AUTOMOBILIA, AUTOMOBILES

Patrice MOREAU
+33 (0)6 80 72 72 75
moreau.osenat@orange.fr

Olivier LEGLEYE
+33 (0)6 68 95 47 94
olivier_legleye@hotmail.fr

Alain GAUCHET
+33 (0)6 07 69 11 94

PARIS FONTAINEBLEAU
Osenat

Jean-Pierre OSENAT
Président
Commissaire-Priseur

Stéphane PAVOT
Directeur du Département
Automobiles de Collection
+33 (0)1 80 81 90 10
+33 (0)6 81 59 85 65
s.pavot@osenat.com

Marion TURPIN
Administration des Ventes
+33 (0)1 80 81 90 06
administration@osenat.com

VENTE
Dimanche 15 Mars à 14h30

EXPOSITIONS PUBLIQUES
Espace Automobiles
107, avenue Georges Clemenceau
77250 Moret-sur-Loing

Jeudi 12 mars de 10 h à 19 h
Vendredi 13 mars de 10 h à 19h
Samedi 14 mars de 10 h à 19 h
Dimanche 15 mars de 9h à 12h

ORDRES D'ACHAT
ENCHÈRES TÉLÉPHONIQUES
Nous sommes à votre disposition pour organiser des enchères téléphoniques pour les automobiles canots inscrits dans cette vente
Tél. +33 (0)1 80 81 90 10
Fax +33 (0)1 80 81 90 38

CONDITIONS DE VENTE
La vente est soumise aux conditions générales imprimées en fin de catalogue

English version available on
www.osenat.com

Consultez nos catalogues et laissez des ordres d'achat sur
www.osenat.com

et **OsenatAutomobiles**
sur Facebook et Youtube

Enchérir en live sur osenat.com et drouotlive.com

Ordre	Désignation	Estimation
1	La Vie au Grand Air 1906	150/200
2	La Vie au Grand Air 1907	150/200
3	La Vie au Grand Air 1908	150/200
4	La Vie au Grand Air 1909	150/200
5	La Vie au Grand Air 1910	150/200
6	La Vie au Grand Air 1911	150/200
7	OMNIA 1907 (2 volumes) , 1908 (1 volume) , 1909 (2 volumes) , 1910 (2 volumes) , 1911 (2 volumes) , 1912 (2volumes) , 1913 (2 volumes)	700/900
8	OMNIA, reliure cuir 1922-23 , 1928- 29 et OMNIA 1920-12 , 1921-22 , 1923- 24 , 1924-25 , 1926-27 , 1927-28	500/600
9	Lot de « l'année automobile »	150/250
10	« BUGATTI », notice de conduite et entretien du type 40 et du type 38, 1926-27	100/200
11	Catalogue « AUTOMOBILES VOISIN », les 8, 10, 14, 18 et 24 CV	100/150
12	Catalogue « La Voiture ROCHETSCHNEIDER » entretien et graissage des automobiles Rochet-Schneider , « SIZAIRE » entretien et graissage du châssis 12 CV type 4 RI , « CHENARD & WALCKER » La Kervoline et le graissage des Chenard & Walcker , « Les châssis FN » entretien et graissage	100/150
13	Catalogue « La JEAN GRAS SIX » description, entretien, graissage	100/150
14	Catalogues « TALBOT » , catalogue des pièces détachées du Type V 1920- 1922, Graissage et entretien, Notice d'entretien du Type DC et du Type DS	100/150
15	Catalogue « DELAGE » entretien et graissage des châssis 11 CV DE et DI , catalogue « ROLLAND PILAIN » notice d'entretien des châssis Rolland Pilain , catalogue « HOTCHKISS » le graissage et l'entretien de la 12 CV , catalogue « BENJAMIN » le graissage et l'entretien des Automobiles Benjamin	100/150
16	Catalogue « SCAP » 1927 , guide de graissage « PEUGEOT » , catalogue « ROSENGART » notice de graissage de la 5 CV , « HOTCHKISS » notice d'entretien 6 cylindres	100/150
17	Catalogues « RENAULT » Graissage 6 CV et 10 CV , Graissage des 6 et 8 cylindres , Notice d'entretien du moteur 4 C 100 , Notice d'entretien du moteur 4 C 96 , Catalogues « CITROEN » entretien 10 CV , Graissage et entretien des B14 et B15 , Notice de graissage C4 et C6	100/150
18	Catalogues « Quelques détails sur la LINCOLN » , « Ce que tout mécanicien de CHEVROLET doit savoir » , « Manuel d'entretien FORD Modèle V8 » , « BUICK 1930, series 40, 50, 60 » , « Livre de bord et manuel d'entretien BUICK 1929 » , « FORD graissage et entretien »	100/150

19	Catalogues « Moteurs 4 et 6 cylindres BERLIET » , « Guide de graissage Automobiles 1927 KERVOLINE » , « Guide de graissage TONELINE, Huile pour Autos » , « Garage Outillage décembre 1934 » , « Pour 5 francs par mois, automobilistes lisez-ceci… » , « Notice de réglage carburateurs SOLEX » , « ALCYL, nouveau système automatique de graissage » , « Garage-Outillage juillet 1931 » , « Notice de réglage carburateurs SOLEX » , « Automobiles UNIC 1937 »	100/150
20	Manuel de l'Automobiliste » , « Ce qu'il vous est nécessaire de savoir concernant l'Automobile » , « Recueil des Textes Officiels concernant Les Gazogènes » , « L'allumage par Batterie » , « La magnéto d'Automobile » , « L'allumage Delco » , « Les carburateurs et la carburatio	100/150
21	« MARINA OBO » Princesse Obolensky, c'est sous le nom de Marina Obo que l'artiste s'est fait connaître par des collages figuratifs et surréalistes, pleins d'imagination et de fantaisie, qu'elle appelait ses « archimobolderies ». Christian Stiebel chez qui elle exposa faubourg Saint- Honoré en 1973, parlait de sa « saine folie de très haut goût ». Après, ce furent Lisbonne, New-York, Londres, Casablanca, où la gaieté et l'originalité de ses tableaux eurent le même succès. A cette époque, Marina Obo apporte un art fort répandu aux USA, où elle sera plusieurs fois sollicitée. Ses oeuvres retiennent l'attention non seulement par le choix des sujets, les idées, mais également par un débordement d'imagination. Son collage "La carpe" a inspiré le grand poète portugais Alexandre O'Neill pour son poème "A carpa". Aujourd'hui, Marina Obo s'oriente avec bonheur vers la peinture dédiée à l'automobile, sujet ardu qu'elle poétise à merveille. Un arrière plan philosophique certain, une pointe d'humour, l'originalité d'interprétation du thème caractérisent ses nouvelles oeuvres. « LOTUS en course » Acrylique sur toile signée en bas à droite , 81 x 130 cm.	4000/6000
22	Sculpture en résine (étude de style) représentant une PORSCHE 911 , 69 x 40 cm.	100/150
23	Affiche « Temporada Internacional de Automovilismo 1967 », dim 73 x 107 cm, encadrée	100/150
24	Affiche du 46ème Grand Prix de Monaco Mai 1988, dédicacée par 5 pilotes, dim 41 x 62 cm, encadrée	100/150
25	Rare Affiche BAROCLEM, dim 55 x 37 cm, encadrée	100/150
26	Affiche du Grand Prix de Monaco 1930 (rééditée), dim 75 x 114 cm, encadrée	100/150
27	Affiche du Grand Prix de Monaco 1931 (rééditée), dim 71 x 110 cm, encadrée	100/150
28	Affiche Radiomatic signée P Dumont, dim 80 x 60 cm, encadrée	100/150
29	Très rare Affiche FAVOR, grand format (état exceptionnel), 160 x 119 cm	300/400
30	« Trois Bugatti aux Mans 1931 au virage de Mulsanne » réédition du célèbre dessin de Philippe Charbonneau, dim 65 x 44 cm, encadré	100/150

31	Publicité d'époque de la 12 CH HOTCHKISS, dim 50 x 65 cm, encadrée	100/150
32	Epreuve d'artiste de Yohann Roux représentant un coupé Citroën Traction, dim 70 x 48 cm, encadrée	100/150
33	Lithographie de D Vispé représentant une Citroën Traction, 64 x 48 cm	100/150
34	Lot de 2 parcmètres	100/150
35	Affiche Monte Carlo 7-11 juillet 76, dessin de Geo Ham, dim 45 x 65 cm, encadrée	100/150
36	Lot de catalogues divers (Zeller, Unic, Th Schneider, le Zèbre, …)	100/150
37	Lot de catalogues divers (SCAP, Sigma, Roland Pilain, …)	100/150
38	Lot de catalogues divers (Unic, Stella, …)	100/150
39	Lot de 2 parcmètres	100/150
40	Garage en bois de marque Depreux	100/150
41	Lot de miniatures	100/150
42	Lot de 2 phares avec portées et entourages chromés pour Porsche 356.	100/150
43	Lot de livres sur la marque Bugatti.	100/150
44	Lot de livres divers.	100/150
45	Lot de cartes postales de FERNEL, encadrées.	40/60
46	Valise en cuir FERRARI pour Testarossa.	300/400
47	Valise en cuir FERRARI pour Testarossa.	300/400
48	Valise en cuir FERRARI pour Testarossa.	300/400
49	Lot de catalogues PACKARD	100/150
50	Lot de catalogues CHEROLET	100/150
51	Lot de catalogues PONTIAC	100/150
52	Lot de catalogues OLDSMOBILE	100/150
53	Lot de catalogues PACKARD	100/150
54	Lot de catalogues FORD	100/150
55	Lot de catalogues FORD	100/150
56	Lot de catalogues BUICK	100/150
57	Lot de catalogues STUDEBACKER	100/150
58	Lot de catalogues CHEVROLET CORVETTE	100/150
59	Lot de catalogues FORD CAPRI	50/80
60	Lot de revus MOTEURS	50/80
61	Exceptionnel lot de 2 classeurs. De rares photographies en noir et blanc	2000/3000
62	Lot de 5 cartes signées Fernel. (série complète), et 6 cartes allemandes encadrées.	100/150
63	L o t d e 2 c a d r e s c o m p r e n a n t 4 c a r t e s : « O f f i z i e l l e F e s t Postkarte der Tribüne des A l l egemeinen Schnauferi Club 1904 » Gordon Bennett-Preis gauffrée et dorée, « Gordon Bennett-Rennen 1904 » , Une carte du Circuit de Dieppe, Piacenza sur voiture Itala , et une carte de janvier 1906.	100/150
64	Lot complet des 12 cartes d'Henri MORIN, encadrées.	100/150
65	Lot de 2 dessins gouachés signés AM, encadrés.	100/150

66	« Panhard & Levassor, la ville 1905 » par Georges Redon, lithographie encadrée, 51 x 69 cm.	100/150
67	Lithographie de Albert BEERTS, encadrée, 48 x 32 cm.	100/150
68	Lot de catalogues de cyclomoteurs.	60/90
69	Lot de catalogues automobiles divers.	100/150
70	Lot de photographies et cartes postales.	200/300
71	Lot de photographies et cartes postales.	100/150
72	Lot de photographies et divers	200/300
73	Lot de cartes postales sur la course de Galion, badges et divers.	200/300
74	carton contenant 4 estampes (moutons et paysages), gravures (cathédrale). On y joint une aquarelle signé Cavel, bordure de la forêt, huile sur toile signé en bas à droite, vase de fleurs	au mieux
74	Lot de cartes postales et divers.	200/300
75	5 caricatures encadrées sous verre, personnages.	au mieux
75	Lot de livres.	60/90
76	Lot comprenant une maquette de Ford T dans sa vitrine, divers jeux de société, des foulards dédiés à l'automobile,…	100/150
77	Lot divers.	60/90
78	Lot divers.	60/90
79	Lot comprenant un bonhomme Michelin et 2 cendriers.	60/90
80	Lot comprenant 2 serre-livres Jaguar, et 3 mascottes.	60/90
81	Lot de 2 klaxons.	60/90
82	Lot de diverses revues RTA	60/90
83	Lot de 3 plaques émaillées	200/300
84	Lot de 3 plaques émaillées	150/250
85	Plaque émaillée	100/150
86	Enseigne lumineuse Facom	100/150
87	Lot de 4 plaques émaillées	60/90
88	Plaque émaillée Toneline	50/80
89	Lot comprenant une plaque émaillée Peugeot et une enseigne lumineuse	100/150
90	Lot comprenant 5 miniatures au 1/24, une 1/43 et une très belle miniature représentant la Mc Laren Honda d'Ayrton Senna	200/300
91	« VW Coccinelle » important lot comprenant plus de 100 miniatures et divers livres dédiés au modèle coccinelle	60/90
92	Lot de divers livres sur Porsche et Mercedes Benz	60/90
93	Lot de livres divers.	60/90
94	Affiche Automobile Club de France 1904, (manque au bas) 60 x 40 cm	400/600
95	FERRARI, Verrouillage de boite de vitesses	100/150
96	« L'Auto, la Route et l'Homme », Tome I Delaunay Belleville, édité par les Automobiles Delaunay Belleville, impression Draeger, avec son emboitage d'origine	100/150
97	Collection de la revue Autocar, organe du groupement syndical de la carrosserie française. Revue hors commerce diffusée uniquement sur abonnement couvrant la période d'octobre 1946 (premier n° d'après guerre) à fin 1966, soit 100 n° en 7 reliures d'époque.	250/300

98	Ouvrage Autocritiqueauto. Mémoires du constructeur Germain Lambert publié en 1976, dont la collection a été classée récemment et exposée au Musée Schlumpf. Cet ouvrage a la particularité d'avoir été réalisé personnellement par Germain Lambert à la fin de sa vie avec des moyens très précaires (reliure à spirale, collages et rectificatifs de la main de l'auteur...) ce qui le rend particulièrement attachant. C'est également un témoignage du génie inventif et du dynamisme incroyable d'un petit constructeur, plusieurs fois ruiné, au travers de deux guerres mondiales, là où bien d'autres auraient renoncé. Cet ouvrage est difficile à trouver de nos jours car n'ayant pas eu une grande diffusion lors de sa sortie.	200/300
99	Lot de 5 jantes de Rolls Royce Silver Ghost	200/300
100	Solex	100/150
101	Mobylette Honda	100/150
200	Voiture pour enfant à moteur thermique (moteur révisé)	2000/2500
201	JEEPY La Jeepy est une vraie voiture tout terrain pour les enfants et juniors, à l'échelle environ 1/2, d'une véritable Jeep Willys 1944. Tout y est comme sur grande voiture : moteur à essence, boite de vitesses avec marche arrière, phares, clignotants, feux stop, klaxon etc. C'est une voiture solide qui peut transporter 2 enfants ou 1 adulte avec 1 enfant.	2000/3000
202	TALBOT FORMULE 1 Cette magnifique évocation échelle ¾ de la célèbre Talbot de course a été réalisée par un tôlier/formeur de métier sur modèle photo. Sa carrosserie tout aluminium, repose sur un châssis tubulaire. Elle est équipée d'un moteur de Simca 5, avec sa boîte de vitesse et son pont, et de roues de Triumph. Le travail réalisé est de grande qualité et ravira les petits comme les grands enfants !	10000/15000
203	FERRARI 330 P2 de la chapelle échelle 6/10eme fabriquée a la main. Châssis tubulaire, moteur thermique Honda 4 temps 144cm3. Boite de vitesse automatique, embrayage centrifuge. Siege baquet, volant cuir, phares, klaxon, feux fonctionnels. 2,37m de long, 1,02m de large, poids 120kg, vitesse 45 km/h.	5000/6000
204	1948 PEUGEOT TRIPORTEUR TYPE 55TN Châssis n° 667547 Carte grise collection	5000/6000

301	1923 MATHIS TYPE P Châssis n° 34432 Carte grise française Émile Mathis fut d'abord distributeur d'automobiles de diverses marques à Strasbourg, ville alors occupée par l'Allemagne. Il s'associa avec Ettore Bugati pour construire des véhicules Mathis Hermes Simplex de 40, 60, et 90 ch à l'usine de Graffenstaden. En 1907, les associés se séparèrent et Mathis fit construire une vaste usine à Strasbourg. Bugatti se consacra alors aux voitures de sport et de prestige, tandis que Mathis se tourna vers des véhicules plus classiques. En 1926, Charles Mathis, s'installa en Région Parisienne, à Gennevilliers. Cette usine travailla aussi pour la construction aéronautique. Le moteur type «P» est un 4 cylindres latéral borgne de 760 cm³. L'alésage est de 55 mm et la course de 80 mm. Le graissage se fait par barbotage et le refroidissement est du type «thermosiphon». L'allumage est confié à une magnéto. Le type P, rapidement classé parmi les meilleurs de sa catégorie, s'illustra en remportant un record de consommation de 2,28 litres aux 100 km. L'embrayage est à disques métalliques multiples fonctionnant dans l'huile et la boîte de vitesses est à quatre rapports. Le pont arrière n'a pas de différentiel. Le châssis a une voie de 1,10 m. Suivant les carrosseries, l'empattement est de 2,30 m (châssis P) ou de 2,40 m (châssis P4). Les freins à main et à pied agissent chacun sur l'une des roues arrière. La Mathis type P présentée est à restaurer mais elle est complète et constitue une très bonne base de restauration. Emile Mathis was first an automobile distributor of various brands in Strasbourg city then occupied by Germany. He joined with Ettore Bugati to build Mathis Hermes Simplex vehicles 40, 60, and 90 hp at the plant Graffenstaden. In 1907, the partners separated and Mathis built a large factory in Strasbourg. Bugatti devoted himself to sports cars and prestige, while Mathis turned to the most popular vehicles. In 1926, Charles Mathis, settled in the Paris region, in Gennevilliers. This factory also worked for aircraft construction. Engine Type "P" is a 4 blind side cylinder 760 cc. The bore is 55 mm and the stroke of 80 mm. Lubrication is by splash and cooling is the "thermosiphon" type. Ignition is entrusted to a magneto. The P-type quickly ranked among the best in its class, distinguished himself by winning a record consumption of 2.28 liters per 100 km. The clutch is a multi-metal discs operating in the oil and the transmission has four speeds. The rear axle has no differential. The chassis has a path of 1.10 m. According to the body, the wheelbase is 2.30 m (chassis P) or 2.40 m (P4 frame). The hand brake and foot each act on one of the rear wheels. Mathis P type presented is to restore, but it is complete and is a very good basis for restoration.	2000/3000

302	1937 PEUGEOt 5 Cv tYPe 190s Châssis n° 416 695 Carte grise française La Peugeot 5 CV (type 190 S) est une automobile fabriquée par Peugeot de 1928 jusqu'à 1931 pour un total de 33 677 exemplaires. Il s'agit d'une petite automobile économique propulsée par un moteur de 695 cm3 développant 14 ch réels (4cv fiscaux et non 5). C'est la dernière Peugeot à armature bois (la carrosserie en tôle est fixée sur un squelette en bois). Notre 5CV est une version coupé qui se présente dans une belle patine d'origine. La carrosserie est une bonne base de restauration. Le moteur est à remettre en route mais n'est pas bloqué. Son intérieur est complet et bien préservé. The Peugeot 5 HP (type 190 S) is an automobile manufactured by Peugeot from 1928 to 1931 for a total of 33,677 copies. This is a small economy car powered by a 695 cm3 engine developing 14 hp actual (tax 4cv and not 5). This is the latest Peugeot wood frame (body sheet is attached to a wooden skeleton). Our 5HP is a coupe version that comes in a nice original patina. The body is a good basis for a restoration. The engine need a restoration but is not blocked. Its interior is complete and well preserved.	1000/2000
303	1938SimCA 5 Châssis n° 25686 Carte grise française La Simca cinq (Fiat 500 Topolino A) est une petite automobile populaire biplace « à moins de 10 000 francs » (9 900 francs), conçue par les ingénieurs de Fiat à Turin avant la Seconde Guerre mondiale. Elle est présentée la première fois à Nanterre dans la première usine Simca, le 10 mars 1936, trois mois avant la version italienne et produite à 46 472 exemplaires. La direction de Simca explique alors : « Nous sommes en avance sur les désirs exprimés de l'autre côté du Rhin », en faisant allusion à la future « Coccinelle » allemande de Volkswagen qui sortira seulement en 1938. Notre modèle est à restaurer et se présente dans son état d'origine. Elle n'a jamais été démontée. C'est une très bonne base de restauration car elle est complète. The Simca five (Fiat 500 Topolino A) is a small two-seater car popular "less than 10,000 francs" (9900 francs), designed by Fiat engineers in Turin before the Second World War. It is presented the first time in Nanterre in the first Simca factory on 10 March 1936, three months before the Italian version and produced 46,472 copies. The direction of Simca then explains: "We are ahead of the expressed desires of the other side of the Rhine," referring to the future "Beetle" German Volkswagen will come out only in 1938. Our model need to be restored and comes in its original condition. She was never dismantled. This is a very good basis for restoration because it is complete.	1000/2000

304	1935 ROSENGART lR4N2 Châssis n° 58337 Carte grise française Lucien Rosengart était un inventeur astucieux. Il commence par fabriquer des boulons, des rondelles et surtout, il invente une vis modèle que les constructeurs du Chemin de Fer Métropolitain s'empressent d'acquérir. Il déposera ainsi plus de 120 brevets dont le célèbre "baby-foot" ou ce qui deviendra la future ceinture de sécurité. Cet inventeur se transformera peu à peu en homme d'affaire et viendra ainsi sauver de la faillite Citroën et Peugeot au lendemain de la première guerre mondiale. Une expérience qui le convainc de l'avenir de l'automobile et le pousse à créer sa propre marque en 1928, dont l'emblème est une rose. Le type LR4N2 apparaît en 1935 et la presse, sceptique au départ, s'enthousiasme littéralement pour ce nouveau modèle, provoquant ainsi un afflux de plus de 200 commandes. Le modèle présenté est une version coupé dans son état d'origine. Comme ces « consoeurs » de cette collection il s'agit d'une bonne base de restauration car toujours stockée à l'abri et complète. Lucien Rosengart was a clever inventor. It starts with making bolts, washers, and above all, he invented a screw model builders of the Metropolitan Railway rush to acquire. It thus will file more than 120 patents including the famous "babyfoot" or what will become the future seat belt. This inventor is gradually transformed into businessman and will thus save from Citroën and Peugeot bankrupt after the First World War. An experience that convinces him to the future of the car and drove him to create his own brand in 1928, whose emblem is a rose. The LR4N2 type appears in 1935 and the press, initially skeptical, enthuses literally for this new model, causing an influx of more than 200 commands. The model is a coupe version in its original condition. As these "sisters" of this collection there is a good basis for restoration always stored inside and complete.	1000/2000

305	1956 RENAULT 4 Cv type : R1062 Châssis n° 2616008 Carte grise française Conçue par Fernand Picard et Charles- Edmond Serre, deux ingénieurs de Renault, la 4CV est présentée en octobre 1946. Elle symbolise le retour de la paix et de la prospérité car elle est la première voiture française accessible au plus grand nombre comme l'indique le slogan publicitaire diffusé à l'époque: «4 chevaux, 4 portes, 444 000 francs!». La 4CV est la voiture la plus vendue en France jusqu'en 1955 et sera la première voiture française à être produite à plus d'un million d'exemplaires. La «motte de beurre», nom donné aux premières 4CV dont la couleur jaune sable avait pour explication la peinture utilisée qui provenait des surplus de l'armée de Rommel, les fameux Afrika Korps, deviendra ensuite la «4 pattes». Notre exemplaire est dans sa patine d'origine, elle est complète et le moteur n'est pas bloqué. Il s'agit encore une fois d'une très bonne base de restauration. Designed by Fernand Picard and Charles-Edmond Serre, two Renault engineers, the 4CV was presented in October 1946. It symbolizes the return of peace and prosperity because it is the first French car available to as many people as indicated advertising slogan circulated at the time: "! 4 horses, 4 door, 444,000 francs." The 4CV is the best selling car in France until 1955 and the first French car to be produced over a million copies. The "lump of butter", the name given to the first 4CV whose sandy yellow explanation was that the paint used was from the army surplus Rommel, the famous Afrika Korps, then become the "four legs". Our copy is in its original patina, it is complete and the engine is not blocked. This is again a very good basis for restoration.	1000/2000

306	1924 CITROEN 5 HP C3 « torpédo 3 places t3-1 » Châssis n° 22634 Carte grise française Alors que le gouvernement français encourage, par des avantages fiscaux, les constructeurs automobiles à s'investir dans les cycle-cars, Citroën préfère se tourner vers les petites voitures. La 5HP est la première Citroën à faire son entrée sur le segment des petites voitures, alors monopolisé par Peugeot et Renault. Son succès est tel qu'elle représente à cette même date, près de la moitié des ventes de Citroën. En 1923, une version cabriolet de 3 places, 2 à l'avant et une à l'arrière, voit le jour et lui vaut le surnom de 5 CV « Trèfle ». Le modèle proposé est un torpédo 3 places (T3-1) ou "Faux trèfle" avec 3 places décalées (strapontin). La carrosserie se base également sur une structure en bois, sur laquelle les tôles préformées sont clouées. L'arrière est plus arrondi que celui du torpédo 2 places. À l'avant se trouve un strapontin pliable qui est monté lorsque le siège passager est en position arrière. La malle arrière est située derrière le siège conducteur. Elle est accessible par le haut et fermée par un couvercle. Ce modèle a été entièrement restauré il y a 7 ans. While the French government encourages, through tax incentives, car manufacturers to invest in cycle-cars, Citroen prefers turning to small cars. The 5HP Citroën was the first to make its entry into the small car segment, so monopolized by Peugeot and Renault. First proposed in light yellow, it was quickly nicknamed "little lemon" by the public. Heir to the Type A which is a smaller version, it is one of the first major successes of the French manufacturer Citroën. At launch in 1922, it is available in Version 2 seater roadster. Its success is such that it represents at the same date, almost half of sales of Citroen. To mark the first vintage, it takes the name of Citroën C2 in 1923. The proposed model is a 3 seater roadster (T3- 1) or "Faux trèfle" with 3 staggered seats (folding seat). The body is also based on a wooden structure on which the preformed sheets are nailed. The rear is more rounded than the roadster 2 places. The vehicle also has a single door which is on the passenger side and opens forwardly. The driver's seat is fixed. The passenger seat mounted on two round rails can be moved with respect to it from front to back. The body is scheduled for a larger place. At the front is a folding jump seat mounted when the passenger seat is in the rear position. This model has been completely restored 7 years ago	13 000/16 000

307	1932 FORD Y SICAl Châssis n° Y19726 Certainement le seul survivant. En 1970, Mr Borgeson, célèbre ingénieur automobile retrouve cette FORD Y qui avait été cachée dans une grange dans le sud de la France depuis l'époque de la Seconde Guerre mondiale. Elle avait un peu plus de 36 000 km et le caoutchouc à motifs sur ses marchepieds ne montrait aucune usure. Il en a fait cadeau à sa femme qui l'utilisait régulièrement. La carrosserie « coupé » a apparemment été conçue sur la berline de Dagenham, avec l'ajout d'une malle métallique vraiment utile, adaptée à la voiture. Le carrossier SICAL a fait une grande partie des carrosseries spéciales durant les années 30, en particulier pour Citroën. Ce petit coupé a de nombreux points en commun avec le Lincoln continental, conçu pour Edsel Ford par Bob Gregorie en 1938. On ignore le nombre exact d'exemplaires construits, mais les estimations vont de 5 à 25. Notre modèle est donc dans la famille Borgeson depuis 45 ans. Lors de sa remise en route en 1970, ne trouvant pas de pièces détachées, Mr Borgeson eu l'occasion d'acheter un moteur neuf de Ford Y en Ecosse, dans sa caisse en bois d'origine, ce qu'il fit, et remplaça le moteur par le nouveau. Il semblerait que cet exemplaire soit le dernier survivant de la production des Ford Y carrossée par SICAL. Une pièce « unique » à découvrir, une opportunité à ne pas louper ! In 1970, Mr Borgeson famous automobile engineer found this copy that had been hidden in a barn in the south of France since the days of World War II. Although 32 or 33, he had a little more than 36 000 km. He made a gift to his wife who was traveling regularly with. This small cut has many points in common with the continental lincoln, designed to Edsel Ford by Bob Gregorie in 1938. When asked in December 1985 if by chance he was also responsible for the model Y Continental Gregorie said he had nothing to do with the special bodies for Y. Fifteen years of vigilance on the part of a number of well-placed people have failed to implement another survivor of the type. Nobody seems to know how many were built, but estimates range from as little as 5 to 25 maybe. Our model is therefore in the Borgeson family for over 40 years. At its restarting in 1970, finding no spare parts, Mr Borgeson had the opportunity to buy a new engine Ford Y in Scotland, in its original wooden box, which he did, and replaced by the new engine. It seems that this copy is the last survivor of the production Ford Y bodied by SICAL. A "single" piece an opportunity not to miss!	6 000/8 000

308	1932 PANHARD & LEVASSOR TYPE X69 Châssis n° 73809 Carte grise française Au sortir des années 20, le paysage automobile français a beaucoup évolué. Les constructeurs sont encore nombreux mais certains sont sortis du lot en évoluant vers la grande série avec une organisation "moderne", "scientifique" de leurs usines. Depuis 1926 Panhard & Levassor s'est engagé dans la voie des moteurs à six cylindres, sans soupape bien sûr! Notre Panhard type X79 est une limousine 6 places. Elle a été achetée neuve en 1932 par Mr Robin qui l'a gardé un certain temps à Roman dans la Drôme avant de la remiser sur calles dans un hangar, un nouveau véhicule étant en prévision. Celle-ci a somnolé à l'abri durant la guerre, puis quelques temps encore jusqu'en 1977 où un parisien la rachète et la stocke sans y toucher pendant 2 ans. Ensuite un habitant de la commune de Moret-sur-Loing la rachète et entreprend sa restauration. Le moteur est confié à un spécialiste des moteurs « sans -soupape » et la carrosserie passe par les mains expertes de la Carrosserie Lecoq. L'actuel propriétaire l'achète en 1981, carrosserie et moteur restaurés, mais l'intérieur reste d'origine , il affiche environ 38 000 km au compteur. Il roule régulièrement lors de rassemblements. Récemment la courroie de ventilateur a été changée ainsi que la partie arrière du faisceau. Elle affiche à présent 45 000 km. Elle constitue une rareté absolue en collection et dans un très bon état. At the end of the 20s, the French automobile landscape has changed significantly. Builders are still numerous but some are out of the lot by moving towards mass production with a "modern" and "scientific" organization in their factories. Panhard & Levassor since 1926 has embarked on the path of six-cylinder engines, valveless of course! Our kind Panhard X79 is a limousine 6 seats. It was purchased new in 1932 by Mr Robin who kept it some time in the Roman Drôme before putting it on pieces of wood in a barn, a new vehicle in the forecast. This dozed away during the war, and then some time to come until 1977 when a Parisian buys and stores for 2 years. Then a resident of the town of Moret-sur-Loing bought it and began restoration. The engine is entrusted to a specialist engines "without -valves" and the body goes through the expert hands Lecoq. The current owner bought it in 1981, body and engine restored, but the interior is still original, it displays about 38 000 km on the odometer. It rolls regularly at rallies. Recently the fan belt was changed and the rear part of the harness. It displays for 45 000 km. It is an absolute rarity in collection and in a very good condition	25 000/30 000

309	1923 PEERLESS Type 66 Carte grise de collection La marque Peerless est une de ces nombreuses marques ayant débuté leur activité dans un domaine n'ayant rien à voir avec l'automobile. En effet, cette marque américaine fabriquait initialement du matériel de blanchisserie, avant de virer vers les quadricycles à moteur De Dion. Basée à Cleveland dans l'Ohio, celleci produisit des véhicules de 1900 à 1931. Cleveland était en effet l'épicentre de l'industrie automobile américaine du début du XXème siècle, épicentre qui migra bien entendu vers Détroit. Fort de ses succès en compétition avec Barney Oldfield et sa voiture de records, la Green Dragon. Marque de luxe, Peerless faisait partie des trois P «Packard, Pierce-Arrow, et Peerless. » Il s'agit d'un imposant Torpédo de luxe de couleur bleue aux ailes noires. Ce rare modèle est équipé d'un moteur V8 moderne pour l'époque proposant de bonnes performances. Il s'agit d'ailleurs d'un des rares derniers modèles avant que Peerless ne recoure à des moteurs Continental. Ce modèle est en parfait état intérieur et extérieur et est très rare en Europe. Peerless saw life as a laundry equipment manufacturer. They then started making four-wheeled cyclecars with deDion engines. It became very popular thanks to its numerous wins in competition, the name Barney Oldfied will ring familiar to connoisseurs. He broke a few records with his Green Dragon monster. Peerless was established in Cleveland and was part of the Three P's: Packard, Pierce-Arrow and itself. It ceased making cars in 1931. The torpedo we are offering today is extremely rare in Europe. Blue with black wings, it's in excellent condition throughout. Peerless fitted Continental engines to its car from 1925 onwards, this one however does retain the Peerless v8. Rare, sophisticated, good looking and with enough power for a pre-war car, it's a great alternative to its Packard and rival contemporaries.	35 000 / 45 000

310	1930 FORD A DELUXE RoADsteR Châssis n° 3176624 Carte grise de collection La Ford A, vendue à près de 5 millions d'exemplaires est disponible en une grande variété de carrosseries : ouvertes, fermées, utilitaires, roadster, cabriolet, phaëton, convertible sedan (décapotable) mais aussi coach, sport coupé, business coupé, victoria, berline à quatre ou six glaces, ou, avec séparation chauffeur, station wagon, pick-up, roadster pick-up, delivery van (fourgonnette de livraison), truck (camion). Comme pour la Ford Modèle T, de nombreux accessoires, carrosseries spéciales, pièces mécaniques « sport », sont disponibles chez les revendeurs. Des versions spéciales à six roues, chenillées, tracteur routier, bus, seront fabriquées hors série.Elles sont équipées d'un 4-cylindre en ligne de 3 300 cm3 qui développe 40 CV et une boîte de vitesse mécanique à trois rapports. Cette Ford A, rare en version roadster deluxe, a été très bien entretenue par son actuel propriétaire et roule régulièrement. Sa mécanique fiable démarre au quart de tour. Sa carrosserie a connu quelques retouches de peinture (capot, tablier..) et présente très bien. Sa ligne très élégante est soulignée avec sa peinture bi-tons. The Ford A has sold nearly 5 million copies until the arrival of the Ford B in 1932. The Ford Model A is available in a wide variety of bodies: open, closed and / or utilities (themselves available with small variations depending on manufacturer) such as roadster, convertible, phaeton, luxury phaeton, sedan convertible (convertible) but also coach, sports coupe, cut business, cut victoria sedan with four or six ice or with driver separation station wagon, pickup, roadster pickup, delivery van (delivery van), truck (truck). Like the Ford Model T, many accessories, special bodywork, mechanical parts "sport", are available from dealers. Special versions six-wheeled, tracked, tractor, bus, will be manufactured off series. They are equipped with 4-cylinder in-line 3300 cm3 develops 40 hp and a mechanical gearbox with three reports.This Ford A rare deluxe roadster version has been well maintained by its current owner and rolls regularly. Its starts reliable mechanical clockwork. Its body has had some touch-up paint (hood, apron ..) and presents very well. Elegant design and green two-tone paint and black do not go unnoticed in prewar rallies.	20 000 / 25 000

311	1928 FIAT 509 A Châssis n° 227534 Carte grise française À l'automne 1925 Fiat présente une nouvelle voiture qui entrera dans l'histoire automobile : la Fiat 509. Ce fut la première voiture Fiat de cylindrée réduite, pour l'époque, à être fabriquée en grande série dans la toute nouvelle usine du Lingotto. La voiture, équipée d'un moteur de 990 cm3 et une boîte à trois vitesses, comporte deux portes et est de dimensions réduite par rapport à ses concurrentes. Elle accueille toutefois quatre adultes dans son intérieur relativement spacieux. En moins d'une année, la Fiat 509 réussit l'exploit de devenir la voiture la plus diffusée dans le pays. En 1926 Fiat présente la version 509A. Parmi les améliorations il faut signaler un nouveau système de lubrification, un nouveau carburateur et une carrosserie à 4 portes. Les variantes de carrosserie disponibles étaient : berline, torpedo, cabriolet, coupé et spider, Taxi et la Commerciale.Le modèle présenté a été restauré il y a quelques années. A part le dessus d'une des portières où la peinture s'est écaillée, le reste est parfait. La sellerie est neuve ainsi que la capote. La mécanique a également été restaurée. Une automobile parfaite pour participer à des rallyes d'avant-guerre. In the fall of 1925 Fiat presents a new car that will go down in automotive history: the Fiat 509. It was the first Fiat car smaller capacity, for the time, to be mass-produced in the new factory Lingotto. The car equipped with an engine only 990 cm3 and a three speed transmission, has two doors and is abnormally reduced dimensions compared to its competitors. However, it seats four adults in its relatively spacious interior. In less than a year, the Fiat 509 manages to become the most diffused car in the country. In 1926 Fiat introduced the 509A versions. Improvements must report a new lubrication system, a new carburetor and a 4-door body. Body variants were available: saloon, torpedo, convertible, coupe and spider, Taxi and Commercial. The model presented was restored a few years ago. Apart from the above one of the doors where the paint is chipped, the rest is perfect. The upholstery is new as well as the top. Mechanics has also been restored. A perfect car to participate in pre-war rallies.	10 000/12 000

312	1936 TALBOT LAGO T120 BABY COACH 6 CYL Châssis n° 85703 Carte grise française Talbot est un constructeur francoanglais au parcours complexe. Créé en 1903 par Adolphe Clément-Bayard et Charles Chetwynd, sous le nom de Clement-Talbot, la société est achetée par Darracq après la première guerre mondiale. Le constructeur devient Talbot seulement en 1922. En 1935, après la faillite de Sunbeam-Talbot- Darracq, l'ingénieur italien Anthony Lago prend le contrôle de la branche française de la société, tandis que la branche anglaise, rachetée par Rootes, deviendra Sunbeam Talbot, puis Sunbeam. Crise oblige, Talbot doit proposer des modèles plus modestes. La très réussie Talbot T120 Baby inaugure un nouveau châssis plus court et plus léger et un nouveau moteur 6 cylindres en ligne monobloc à soupapes en tête très performant. Ce moteur développe 90 ch et permet une vitesse maxi de 150 km/h grâce à un poids limité. Notre Talbot T120 est en excellent état général. Son intérieur très cossu a été refait complètement. Sa mécanique est fiable et la boîte de vitesse de type Wilson avec présélection des rapports fonctionne très bien. C'est une voiture à la ligne élégante et aux performances mécaniques avérées. Talbot is a Franco-British manufacturer with a complex story. Created in 1903 by Adolphe Clément-Bayard and Charles Chetwynd, under the name of Clement-Talbot, the company was purchased by Darracq after the First World War. The manufacturer is only Talbot in 1922. In 1935, after the collapse of Sunbeam-Talbot-Darracq, the Italian engineer Antonio Lago takes control of the French branch of the company, while the English branch, purchased by Rootes, become Sunbeam Talbot then Sunbeam. Crisis forces, Talbot must offer smaller models. The highly successful T120 Talbot Baby inaugurates a new shorter and lighter body and a new 6-cylinder in-line very performant This engine develops 90 hp and enables a top speed of 150 km / h with a limited weight. Our Talbot T120 is in excellent condition. Its very plush interior has been redone completely. Mechanical reliable and Wilson type gearbox with screening reports works fine. Some corrosion points will be treated on a footing left door nevertheless the body and the two-tone paint burgundy / black looks good. This is a car with elegant line and mechanical proven performances.	40 000/50 000

313	1931 TALBOT 6 PlACES tYPe N75 moteur n° 23431 Châssis n° 77333 seul exemplaire recensé Carte grise française Talbot était un constructeur automobile franco-britannique dont la branche française, devenue indépendante grâce à Anthony Lago, fut vendue à Simca en 1958. Rachetée par Peugeot à Chrysler Europe en 1978, la marque appartient depuis au groupe PSA Peugeot-Citroën. Le véhicule que nous présentons est un « mini-bus » 6 places découvrable qui d'après son propriétaire aurait été commandé à Talbot en 1931 par un Hôtel de Megève, en Suisse. Seulement 7 exemplaires seraient sortis des usines, mais notre exemplaire est le seul recensé actuellement ! C'est donc une magnifique pièce unique qui a été entièrement restaurée à l'origine il y a quelques années et qui roule régulièrement, faisant toujours impression ! Son intérieur a été refait il y a un moment mais se présente en bon état avec une très jolie patine. Son moteur, un 6 cylindres de type K78 de 3,0L de cylindrée, a été refait à Alençon par Mr Bottin. Ce moteur, qui n'est pas celui d'origine, est plus puissant. Il améliore grandement le confort de conduite et permet une vitesse de pointe de 110 km/h. Les freins sont de type Perrot. Le capital sympathie de ce véhicule est phénoménal et promet de magnifiques ballades entre amis, cheveux au vent, au doux son du 6 cylindres ! Il est très rare de trouver d'authentiques mini-bus, celui-ci est le reflet d'un art populaire, de toute une époque. Combien d'enfants ont attendu son passage, combien sont montés à l'intérieur pour se rendre à l'école ? L'ambiance est garantie ! Lorsque le klaxon d'origine retentit, c'est toute une époque qui se réveille ! Il est à noter qu'un permis de conduire B, c'est-àdire automobile suffit pour conduire ce souvenir historique. 34 / Talbot was a Franco-British automaker whose French branch became independent by Anthony Lago, was sold to Simca in 1958. Acquired by Peugeot to Chrysler Europe in 1978, the brand is owned for at PSA Peugeot-Citroën. The vehicle we present is a "mini-bus" discoverable 6 seats, it was ordered in 1931 at Talbot to an Hotel in Megeve, Switzerland. Only 7 copies would be out of the factories, but our copy is the only documented now! So it is a gorgeous unique piece that has been completely restored originally there a few years and that rolls steadily, always making impression! Its interior was redone there a while but looks in good condition with a lovely patina. Its engine, a K78 type of 6 cylinders of 3.0L, was remade in Alençon by Mr Bottin. This motor, which is not the original one, is more powerful. It greatly improves operator comfort and allows a top speed of 110 km / h. The brakes are of type Perrot. The likability of this vehicle is phenomenal and promises beautiful walks with friends, hair flying, the sweet sound of the 6 cylinder! It is very rare to find genuine mini-bus, it is a reflection of a folk art of an era. How many children waited his time, how are mounted inside to get to school? The atmosphere is guaranteed! When the original horn sounds, it's a time that wakes up! It should be noted that a driving license, that is to say car enough to drive this historical memory.	30 000/35 000

314	1935 HOTCHKISS 411 CAbouRG Châssis n°43300 Carte grise française Hotchkiss, fabriquant d'armes qui se converti en constructeur automobile, deviendra l'une des plus belles marques automobile française, construisant des modèles haut de gamme. Le Type 411 est une voiture de luxe produite depuis 1934. La Cabourg est un type de carrosserie plus aérodynamique que celle du type 411, pliant à la mode de l'époque, le Streamline Moderne. Ce style mettra un terme aux caisses "carrées". Cette Hotchkiss Cabourg est dans un remarquable état de présentation. Il s'agit ici d'une ancienne restauration qui a traversé les années sans altération, signe d'un travail d'une qualité exemplaire. Sympathique berline biton 4 cylindres de 11 chevaux fiscaux, comme l'indique la nomenclature 411, cette automobile est en excellent état de marche, comme nous avons pu le constater lors de notre essai routier. Pour les connaisseurs, l'année 1935 voit l'arrivée des freins hydrauliques pour ensuite revenir aux freins à câbles dont est doté notre exemplaire. This Hotchkiss 411 Cabourg sedan is in an outstanding order, be it cosmetically or mechanically. It was restored a number of years ago but has stood the test of time incredibly well. All the wooden furnishings are surprisingly clean, as are the carpets or the seats. It's little 4 cylinder propels it around for all to see its lovely two-tone bodywork. For those in the know about these cars, our example is equipped with cable operated brakes and not the hydraulic ones as fitted to some 1935 cars.	15 000 / 20 000
315	1959 AUSTIN HEALEY BN6 Châssis n° bN6l2720 Carte grise française En 1956 Donald Healey passe au moteur 6 cylindres avec un nouveau modèle baptisé Austin Healey 100-6, dont la ligne est directement inspirée de la 100 à 4 cylindres mais avec une carrosserie en réalité entièrement nouvelle (la voiture est plus grande). Au premier coup d'œil la différence vient de la calandre qui, trapézoïdale sur les 100 à 4 cylindres (sauf la 100 S), devient ovale. La BN6 est un cabriolet 2 places : un roadster. Cette superbe BN6 sort de restauration. Elle a été entièrement mise à nue et refaite durant ces dix dernières années, aussi bien en carrosserie qu'en mécanique. Elle est donc équipée du 6 cylindres en ligne qui, grâce à une nouvelle culasse et deux carburateurs SU HD6, développe 117 CV d'usine. Il est rare de trouver des Austin Healey BN6 en roadster dans cet état de restauration. In 1956 Donald Healey passes 6-cylinder engine (2.6 liters) with a new model called Austin Healey 100-6, whose line is directly inspired by the 100-4 cylinder but in reality with an entirely new bodywork (the car is bigger). At first glance the difference is that the grille, trapezoidal on the 100 4 cylinder (except S 100), becomes oval. The BN6 is a convertible 2 places: a roadster. This superb BN6 comes out of restoration. It has been fully disassemble and redone in the last decade, both in body and mechanics. It is equipped with 6-cylinder which, thanks to a new cylinder head and two SU carburetors HD6, develops 117 hp factory. It is rare to find Austin Healey BN6 roadster in this restoration state.	40 000/50 000

316	1965 MERCEDES BENZ 230 sl Châssis N° 11304210010716 Carte grise française « Pagode », tel est le surnom des cabriolets Mercedes-Benz SL fabriqués entre 1963 et 1972. Il est dû à la forme d'inspiration asiatique de son Hard Top. Ce magnifique cabriolet restera dans l'histoire de l'automobile comme un des chefs d'œuvre du talentueux styliste français Paul Bracq. Fiable et utilisable au quotidien même aujourd'hui, cette gamme est en adéquation avec l'image de robustesse et de qualité qui définit depuis toujours la marque Mercedes- Benz. La restauration complète (DVD photos) de l'exemplaire proposé s'est achevée dans les années 2000 et a été effectuée à 29 000 km. A présent elle totalise seulement 35 000 km, soit 6 000 km depuis sa restauration. Cette 230 SL est équipée d'une capote neuve et du hard top ainsi que de la boite de vitesses mécanique. Son intérieur en cuir rouge neuf a respecté l'origine avec les petites perforations ! Les Pagodes sont aujourd'hui des « classiques » et leur confort de conduite est irréprochable ! "Pagoda", is the nickname of convertible Mercedes-Benz SL manufactured between 1963 and 1972. It is due to the shape of its Asian-inspired Hard Top. This beautiful convertible will go down in automotive history as one of the masterpieces of the talented French designer Paul Bracq. Reliable and usable in the same day today, this range is consistent with the robustness and image quality that has always defined the brand Mercedes-Benz.The complete restoration (DVD Photo provided) of the proposed model was completed in 2000 and was carried out at 29 000 km on the odometer. Now she only totaled 35,000 km, 6,000 km from its restoration. This 230 SL is equipped with a new soft top and hard top and the manual transmission. Its new red leather interior complied originally with small perforations! Pagodas are now "classic" and driving comfort is reality!	50 000/60 000

317	1976 TRIUMPH STAG Châssis N° ID40750IDl0 Carte grise française La carrière de celle qui allait devenir la TRIUMPH STAG démarra fin 1965 dans les ateliers du carrossier italien Giovanni MICHELOTTI, à l'origine de nombreux modèles pour TRIUMPH avec qui il avait entamé une étroite collaboration depuis la fin des années 50 (TR3-4-5, Herald, Spitfire, Berline MKII 2000, …). A cette époque, le carrossier Turinois avait demandé au Directeur des Etudes de TRIUMPH - Harry WEBSTER- de lui procurer une vieille berline 2000 afin de construire une "show car" dans le cadre de la promotion de ses ateliers. L'empattement a été raccourci de 15 cm et la carrosserie a fait place à un superbe cabriolet 2+2. La toute première STAG destinée à être commercialisée sortit des chaînes le 13 Mars 1970. L'exemplaire présenté de couleur blanc est livré avec son hard-top et sa capote sans défaut. Son V8 de 3,0L de cylindrée développant 145 cv tourne très bien et n'a que 102 000 km. Celui-ci a été refait (segments, chaines de distribution, pompes, poussoirs…) à 52 000 km en 1991, factures à l'appui. Son intérieur est rutilant et très confortable. C'est un véhicule rare qui fera le bonheur de son nouveau propriétaire pour son caractère sportif et sa fiabilité. The career that was to become the TRIUMPH STAG started late 1965 in the workshops of Italian coachbuilder Giovanni MICHELOTTI, causing many models for TRIUMPH with whom he had begun a close collaboration since the late 50s (TR3-4- 5, Herald, Spitfire, Sedan 2000 MKII, …). At that time, the bodybuilder Turin had asked the Director of Studies TRIUMPH - Harry Webster to procure an old sedan 2000 to build a "show car" as part of the promotion of its workshops. The wheelbase has been shortened by 15 cm and body gave way to a beautiful 2 + 2 convertible. The first STAG to be sold out of the chains 13 March 1970. The copy presented in white color comes with its hard top and soft top without defect. Its 3.0L V8 developing 145 hp runs very well and has 102 000 km. It was remade (segments, distribution channels, pumps, slippers …) to 52 000 km in 1991 to support bills. Its interior is shiny and very comfortable. It is a rare vehicle that will delight its new owner by its sporty character and reliability.	15 000/20 000

318	1970 JAGUAR TYPE E 4.2l Châssis N° 41R43327bW Carte grise française « Une des plus belles robes de l'histoire de l'automobile, un moteur au souffle prodigieux propulsant la voiture à 240 km/h, le tout pour la moitié du prix d'une Ferrari ! ». C'est sous la forme d'une véritable gageure qu'apparaît la Type E en 1961. En 1968 la Type E subit quelques modifications techniques et esthétiques : c'est la série 2. Ces modifications étaient liées aux exigences antipollution et aux normes de sécurité des Etats-Unis, premier marché pour Jaguar, ainsi que par la nécessité d'améliorer la fiabilité. Notre Type E arbore une magnifique robe « Silver Grey » et se trouve dans un état de fonctionnement sans reproche. Il s'agit d'une version 2+2 en boîte automatique qui comptabilise 76900 km au compteur. Sa restauration complète date de 2008, tous les organes mécaniques ont été repris ainsi que la carrosserie, le dossier de factures est fourni. Son 6 cylindres en ligne de 4,2L est équipé de 2 carburateurs SU. Son intérieur est entièrement neuf, moquette sellerie et panneaux de portes. C'est une voiture « clés en mains ». "One of the best dresses of automobile history, a prodigious blast engine propelling the car to 240 km / h, all for half the price of a Ferrari! ". It is in the form of a challenge appears the E-Type in 1961. In 1968 the E-type underwent some technical and aesthetic modifications: the Series 2. These changes were related to emissions requirements and safety standards of the United States, the market for Jaguar, as well as the need to improve reliability. Our E-type sports a beautiful dress "Silver Grey" and is in faultless operation status. This is a version 2 + 2 in automatic transmission recognizes that the counter 76900 km. Full restoration of 2008, all the mechanical organs were taken and the body, the bill file is provided. Its 6-cylinder in-line 4,2L has 2 SU carburetors. Its interior is completely new, carpet upholstery and door panels. It is a "turnkey" car.	30 000/35 000

319	1994 MORGAN PLUS 4 Châssis N° sA94420002t9004075 Carte grise française La première Morgan avec 4 roues a été lancée en 1936. Depuis la ligne générale est restée figée. C'est un cas unique dans l'histoire de l'automobile. Une longévité pareille, personne d'autre ne l'a réussie. Historiquement la Morgan s'appelait 4/4 pour 4 roues et moteur 4 cylindres, l'appellation devenant Plus 4 avec l'installation d'un moteur avec soupapes en tête de 2088cc en 1950. La Morgan présentée est de couleur « British Green » avec un intérieur en cuir rouge. Ce véhicule, totalement d'origine, sans aucune modification, est en excellent état général. En effet elle ne totalise que 70 000 km au compteur. Son « Owner book » est à jour des entretiens jusqu'à 56 000 km. Son moteur à injection directe électronique est très fiable et souple. C'est une voiture « moderne » dans une « caisse » d'ancienne ! The first Morgan with 4 wheels was launched in 1936. Since the beginning the general line never changed. This is a unique case in the history of the automobile. Such a longevity, nobody else has succeeded. Historically called Morgan 4/4 for 4 wheels and 4-cylinder engine, the name became Plus 4 with the installation of an engine with head-valves of 2088cc in 1950. The color of the Morgan presented is "British Green" with a red leather interior. This vehicle totally original without any change, is in excellent condition. Indeed it counts only 70,000 km on the odometer. His "Owner Book" is up to date interviews up to 56 000 km. Its electronic direct injection engine is very reliable and flexible. It is a "modern" car in an “old body”!	30 000/40 000

320	1987 FERRARI 3.2 moNDiAl CAbRiolet Châssis N° ZFFWC26b000069465 Carte grise française Succédant à la 308 GT4, la Mondial perpétue le concept de la GT 2 + 2 associé à un moteur central arrière. Elle est révélée au salon de Genève de 1980. Le modèle cabriolet apparaît en 1985 et sera produit à quelques 810 exemplaires jusqu'à 1989. La Mondial 3,2L hérite du V8 de 3186 cm3, 32 soupapes, à injection Bosch K-jetronic, développant 270 CV. Il s'agit de la première version des « Mondial » qui ont des performances « dignes » d'une Ferrari ! Notre modèle comptabilise 57 000 km au compteur et le dossier de factures qui l'accompagne est conséquent. En effet elle a connu de nombreux frais dont la distribution aux alentours des 30 000 km dans les années 90 puis à nouveau à 45 000 km en 2003 lorsque son actuel propriétaire l'a acheté. Son intérieur et sa capote sont d'origines et en très bel état. Sa carrosserie n'a jamais été repeinte. Ce modèle de Mondial est recherché à présent car encore accessible et facile à entretenir. De plus elle bénéficie de réelles performances. The successor to the 308 GT4, the Mondial perpetuates the concept of GT 2 + 2 associated with a mid-mounted engine. It is revealed at the Geneva Motor Show 1980. The convertible model will appear in 1985 and will be produced just 810 copies up to 1989.Mondial 3.2L V8 inherits the 3186 cm3, 32-valve, injection Bosch K-jetronic, developing 270 hp. This is the first version of "Mondial" that performance "worthy" of a Ferrari! Our model accounts for 57,000 km on the odometer and its accompanying bill file is consistent. Indeed she has seen many charges distribution around 30 000 km in the 90s and then again at 45 000 km in 2003 when the current owner bought it. Liner and hood are backgrounds and in very good condition. His body has never been repainted.This model of Mondial is now looking for yet accessible and easy to maintain. Furthermore it benefits from actual performance.	30 000/40 000

321	1957 JAGUAR XK150 Châssis n° s837154DN Carte grise française Rappelons que la XK 150 succédait à la XK 140, avec pour modifications principales une ligne plus fluide - décrochement entre ailes avant et arrières moins prononcé, grille de calandre élargie - et notamment un pare-brise panoramique d'une pièce beaucoup plus moderne que celui en deux parties des XK120 et 140. C'est une voiture très authentique, d'une ligne qui est un plaisir permanent pour les yeux, qui a un caractère historique sans être du passé : chacun porte en soi cette silhouette, aperçue dans des livres ou sur des magazines. Notre Jaguar XK 150 Cabriolet a été restaurée à partir du châssis, mécanique, carrosserie, trains roulants et sellerie cuir, jusqu'au faisceau électrique. Tout est neuf ! Elle est prête à prendre la route et n'a que 24815 km au compteur. Sa capote, elle aussi, est neuve. Il s'agit d'un véhicule dans état exceptionnel ! Un dossier du complet du travail effectué (dvd, photos) sera remis à son futur propriétaire. C'est la première fois que nous présentons une Jaguar XK 150 dans un tel état ! La XK 150 est une Jaguar qui a réellement marqué l'histoire de l'automobile et justifie l'admiration que la légendaire marque anglaise a acquise au cours de dizaines d'années de leadership technique et sportif. Recall that the XK 150 succeeded the XK 140, with the main changes smoother online - step between the front and rear wings less pronounced enlarged grille - including a panoramic windscreen of a much more modern than the one in two parts of the XK120 and 140. This is a very real car, a line is a permanent pleasure for the eyes, which has a historical character without the past: each carries this figure, seen in books or magazines. Our Jaguar XK 150 Cabriolet was restored from the chassis, mechanical, bodywork, running gear and leather upholstery, to harness. Everything is new! She is ready to hit the road and has only 24815 km on the odometer. His soft top, too, is new. This is a vehicle in exceptional condition! A folder full of work performed (dvd, photos) will be given to its future owner. This is the first time we present a Jaguar XK 150 in such a state! The Jaguar XK 150 is that really marked the history of the automobile and justifies the admiration that the legendary British brand has gained over decades of technical and sporting leadership.	120 000/140 000

322	1976 AlFA ROMEO GIULIA Gt 1600 Junior moteur 2000 Gtv Châssis n° 0002.018 type 11534 Carte grise collection Présentée en septembre 1963, la 1600 GT Sprint est construite dans la nouvelle usine d'Arese. Outre sa mécanique développant 122 ch SAE qui l'entraîne à 180 km/h, elle emprunte à la berline Giulia, apparue l'année précédente, son soubassement caissonné dont l'empattement a été réduit à 2,35 mètres. Traité dans un style sobre et élégant, l'habitacle entièrement revêtu de moquette apparaît luxueux pour l'époque. La planche de bord moulée dans un matériau synthétique noir reçoit quatre cadrans circulaires chromés disposés en ligne, alors que le pédalier est toujours fixé au sol. La Junior ne bénéficie que d'une seule barre de calandre. La Giulia 1600 GT Junior que nous vous proposons n'a que 95 000 km et a connu 3 propriétaires. Elle a été achetée neuve au Garage Saint-Christophe à Mulhouse, puis vendue en 2003 et revendue en 2006 à l'actuel propriétaire. Son moteur/boîte 1600 cm3 a été changé à 35000km pour un 2000 cm3 (certainement pour un peu plus de mordant!). Il est livré avec la voiture et le centre de documentation historique ALFA ROMEO d'ARESE a confirmé qu'il est bien celui initialement monté sur le véhicule au moment de sa fabrication le 20 janvier 1976. Elle est authentique car jamais restaurée et entretenue avec rigueur en Bretagne par un ancien garagiste, le dossier de factures en témoigne. Son intérieur noir est en parfait état et la trousse à outils Alfa est à sa place. Cette Junior offre à son acheteur les performances du 2000 et la possibilité d'un véhicule « matching number » avec son moteur d'origine. Presented in September 1963, the 1600 GT Sprint is built in the new factory of Arese. In addition to its mechanics developing 122 ch SAE which involves it to 180 km/h, it borrows from the Giulia truck, appeared the previous year, its box base whose footing was tiny room to 2,35 meters. Treated in a sober and elegant style, the entirely covered fitted carpet cockpit appears luxurious for the time. The instrument panel moulded in a black synthetic material receives four chrome circular dials laid out on line, whereas the pedals are always fixed on the ground. The Junior, in addition to a simplified interior decoration, has only one bar of grill. The Giulia 1600 GT Junior we propose to you has only 95.000 km and knew 3 owners. It was bought new at the Garage Saint-Christophe in Mulhouse, then sold in 2003 and resold in 2006 at the current owner. Its engine/box 1600 Cm3 were changed at 35000km for one 2000 cm3 (certainly for a little more punch!). It is delivered with the car and the historical resource centre ALFA ROMEO of ARESE confirmed that it is well that initially assembled on the vehicle at the time of his manufacture on January 20, 1976. It is authentic because never restored and maintained with rigour in Bretagne by an old mechanic, the file of invoices prouves it. Its black interior is in perfect state and the toolkit Alfa is in its place. This Junior offers to his purchaser the performances of the 2000 and the possibility of a vehicle "matching number" with his engine of origin.	14 000 / 18 000

323	1948 CHRYSLER WINDSOR tYPe C38 Châssis N° 70.614.175 Carte grise française La demande de voitures neuves était si importante après-guerre que Chrysler ne devait pas modifier ses productions de 46 à 49. L'usine comptabilise d'ailleurs les productions cumulées de ces 3 millésimes. La série windsor existe en de nombreuses variantes de carrosserie : Coupé 3 places, Club Coupé 5 places, Cabriolet. Sur le modèle 6 cylindres, le Cabriolet Windsor représente le modèle de la gamme le plus cher et le plus luxueux. Le modèle présenté a subi une restauration de carrosserie en 1990. La sellerie a été refaite à la même époque en conservant ses 2 tons. Le bloc moteur est neuf et n'a qu'une centaine de kilomètres. Donc la mécanique tourne rond et démarre à la première compression. Les pare-chocs ont été rechromés récemment et la capote est neuve, refaite sur mesure. Très peu de modèles ont été exportés en Europe, nous vous offrons l'occasion d'acquérir un cabriolet de toute élégance, avec ses formes voluptueuses et son grand espace intérieur. The demand for new cars was so important postwar Chrysler should not change its production from 46 to 49. The factory also records the cumulative production of these three vintages. The windsor series is available in numerous body variants: 3 seats Coupe, Coupe Club 5 seats, Convertible. On the 6-cylinder model, the Windsor Cabriolet is the model of the most expensive and most luxurious range. The model presented underwent restoration in 1990. The upholstery was redone at the same time retaining its two tones. The engine block is new and has only a hundred kilometers, in fact the previous block was frozen and had eventually crack. So the mechanical runs and starts the first compression. The bumpers were rechromed recently and the roof is new, freshly-made. Very few models have been exported to Europe, we offer you the opportunity to acquire a convertible of all elegance, with its voluptuous and its large interior space.	30 000/35 000

324	1957 CHEVROLET CoRvette C1 Châssis n° e575105905 Carte grise collection La première Corvette fit une apparition remarquée au Motorama de New- York en 1953, cette première voiture de sport totalement américaine était une réponse aux petits coupés sportifs européens qui remportaient à l'époque un succès grandissant. La Corvette subit un profond restylage en 1956, Chevrolet en profita pour effacer entre 1956 et 1957 tous les gros défauts qui ont fait que la Corvette avait tant de mal à se vendre et à séduire le grand public. Pour cela les ingénieurs ont pris l'initiative de faire de cette Corvette une vraie voiture de sport avec un moteur puissant. A partir de 1956 Chevrolet commence à proposer quelques éléments en options, mais c'est seulement en 1957 que le constructeur va permettre à ses clients de créer leur propre Corvette. Le véhicule présenté a été importé des Etats-Unis en 2009 et sa restauration a débuté l'année suivante. Le moteur a été sorti, reconditionné. Il s'agit d'un modèle à carburateurs. La carrosserie a été complètement reprise et beaucoup d'éléments ont été monté neufs (intérieurs d'ailes, accastillage…). Son hard-top se monte sans difficulté. C'est une voiture fiable, agréable à conduire, et comme vous le savez, très puissante pour l'époque. Son contrôle technique de 2013 ne mentionne aucun défaut. A noté que les jantes neuves Magnesium d'origine sont fournies avec le véhicule. Cette série de Corvette est à présent très recherchée grâce à sa ligne sportive et ses performances ahurissantes ! The first Corvette made an appearance at Motorama in New York in 1953, the first fully American sports car was a response to small European sports coupes that were winning at the time growing success. Corvette undergoes a deep restyling in 1956, Chevrolet took the opportunity to clear between 1956 and 1957 all large defects that made the Corvette was so difficult to sell and attract the general public. For that engineers have taken the initiative to make this a real Corvette sports car with a powerful engine. In 1956 Chevrolet begins to suggest some elements options, but it is only in 1957 that the manufacturer will allow its customers to create their own Corvette. The vehicle was imported from the United States in 2009 and its restoration began the following year. The engine was out, reconditioned. This is a model carburettors. The body was completely resumed and many new elements have been mounted (domestic wing, fittings …). His hard-top is mounted without difficulty. It is a reliable car, fun to drive, and as you know, very powerful for the time. His 2013 technical control mentions no default. Noted that the new original Magnesium wheels are provided with the vehicle. This series of Corvette is now highly sought after due to its sporty and breathtaking performances!	55 000/65 000

1967 CITROEN FAMILIALE iD 21 F break 8 places Châssis n° 3554194 Carte grise française La DS break est l'aboutissement de 2 années de recherches visant à proposer à la clientèle un véhicule polyvalent, à la fois pratique pour les artisans, logeables pour les familles et gardant toutes les spécificités techniques des berlines DS. Ce concept en 57, très en vogue aux USA, n'était représenté en France que par le break Simca Marly. En Septembre 1958 plusieurs prototypes de DS break sont prêts. Le bureau d'étude semble encore hésiter sur de nombreux points de détail. La direction de Citroën préfère attendre Septembre 1959 pour le lancement officiel de la DS break. Dès octobre 1958, la clientèle pouvait déjà commander sa DS break, dans les 3 finitions "familiale, break qui sera renommé plus tard "luxe" et commerciale". La finition "confort" n'existe pas encore et la version "ambulance" n'est pas terminée, le prix n'est pas encore défini. Il est intéressant de noter que les délais de livraison étaient de 6 mois. La publicité indiquait : « Le Break DS a la même puissance, le même confort, le même glissement impeccable et dévoreur sur les grandes routes que toutes les DS. Il offre aussi le même calme somptueux, cette même aisance pour les passagers. Dans le Break la gêne est absente, l'espace est large, le confort sans mesquinerie. La vie est paisible. » Il existait différents aménagements intérieurs des breaks : - Commerciale : banquette avant et banquette arrière rabattable dégageant un plancher de 2 mètres de longueur. - Break Luxe : banquette avant, banquette arrière rabattable et 2 strapontins en quinconce dans le coffre. - Break Confort : 2 sièges avant séparés, banquette arrière fixe (jusqu'en 1963) et 2 strapontins en quinconce dans le coffre. - Familiales Luxe et Confort : banquette avant 3 places (rang 1), 3 strapontins repliables (rang 2) et banquette fixe 2 places (rang 3). Le modèle présenté est une finition Familiale de 1967, donc avec le liquide vert. Seulement 391 exemplaires ont été fabriqués cette même année dans cette finition, ce qui en fait la plus rare sur les 2 700 fabriquées. La carrosserie a été complètement restaurée dans sa teinte « Bleu d'orient » (AC 616) et son intérieur en jersey rouge corsaire. Le succès de ce modèle durera 16 ans, date à laquelle elle sera remplacée par la non moins révolutionnaire CX break. 50 / DS break is the culmination of two years of research to offer customers a versatile vehicle that is practical for craftsmen. Lodgeable for families and keeping all the technical features of DS sedans. This 57 concept, very popular in the USA, was represented in France by Simca Marly break. In September 1958 several prototype DS break are ready. 2 of these prototypes will be presented at the 45th Motor Show in October 1958. The design office still seems reluctant to many retail points. As of October 1958, customers could already control its break DS in 3 finishes "family, which will break later renamed" luxury "and commercial". Finishing "comfort" does not exist and "ambulance" version is not complete, the price is not defined yet. It is interesting to note that the delivery times were 6 months. Advertising stated: "Break The DS has the same power, the same comfort, the same impeccable sliding and devourer on highways all DS. It also offers the same luxurious calm, the same comfort for passengers. Break the discomfort is absent, the space is large, comfortable chintz. Life is peaceful. » There were different interiors of breaks: - Commercial: front seat and

326	1963 ALFA ROMEO 2600 sPRiNt Châssis N° 821 999 Carte grise française Apparue en 1962 et dérivée du coupé 2000 lancé en 1960, la 2600 Sprint se distingue extérieurement de sa devancière par la prise d'air placée sur le capot. Seulement équipée de freins à disques à l'avant sur les 4089 premiers exemplaires, elle bénéficiera de quatre disques à partir de 1964. Il est vrai qu'avec les 145 ch livrés par son six cylindres de 2,6 litres, lui-même gavé par trois carburateurs double corps, et une vitesse proche de 200 km/h, la 2600 Sprint n'a pas à rougir dans le trafic contemporain. Et que dire de la superbe et lumineuse carrosserie signée Giorgetto Giugiaro pour Bertone, sinon qu'elle n'a pas vieilli ? La mécanique et la carrosserie de cette Sprint 2600 ont été entièrement restaurées il y a quelques années par un spécialiste Alfa Romeo. Le moteur est fiable et prêt pour les rallyes. Sa magnifique sellerie en cuir «perforée» est d'origine (introuvable neuf !) et le ciel de toit a été refait. Son élégant pavillon à la généreuse surface vitrée et son expressive face avant intégrant les quatre phares dans la calandre - une idée qui sera abondamment reprise- en font l'une des Alfa Romeo les plus désirables. Un exploit pour un coupé sportif offrant quatre places. Appeared in 1962 and 2000 derived coupe launched in 1960, the 2600 Sprint differs externally from its predecessor by the air outlet on the hood. Only equipped with disc brakes at the front on the first 4089 copies, it will benefit from four discs in 1964. It is true that with the 145 hp delivered by its 2.6-liter six-cylinder, itself fed by three carburettors body double, and a speed close to 200 km / h, the 2600 Sprint did not blush in contemporary traffic. And what about the beautiful and luminous body signed Giorgetto Giugiaro Bertone, if it has not aged? Mechanics and bodywork of this Sprint 2600 have been completely restored it a few years ago by an Alfa Romeo specialist. The engine is reliable and ready for rallies. Its magnificent "perforated" leather upholstery is original (not found nine!) And the headliner was redone. Its elegant pavilion to the generous glass area and its expressive front incorporating four key in the grille - an idea that will make plenty Resume-one of the most desirable Alfa Romeo. A feat for a	40 000 / 60 000

327	1973 ALFA ROMEO MONTREAL Châssis n° 1426722 Carte grise Française L'Alfa Romeo Montréal est un coupé de sport issu d'une étude de style de Marcello Gandini alors salarié de l'atelier du maître Bertone. La voiture a été présentée à l'exposition universelle de Montréal en 1967. L'objectif étant de créer et d'exposer : « La massima aspirazione dell'uomo in fatto di automobili » - La plus haute aspiration de l'homme en matière d'automobile. Relativement légère, 1 270 kg les pleins faits, pour une longueur de 4,22 m, en termes de performances elle était bien au-dessus de la moyenne à son époque. En bon état général, notre Montréal appartient à son propriétaire depuis plus de 15 ans. Il faisait tourner son moteur régulièrement mais ne la sortait pas beaucoup. Son V8 de 2,6L injection mécanique démarre donc au quart de tour et sa sonorité envoutante invite à la ballade sportive. Son intérieur d'origine est très bien conservé. The Alfa Romeo Montreal is a sport coupe resulting from a study of style of Marcello Gandini, designer of the Bertone workshop. The car was presented at the universal exposition of Montreal in 1967. The objective being to create and expose: "The massima aspirazione dell'uomo in fatto di automobili" - the highest aspiration of the man as regards car. Relatively light, 1.270 kg the full facts, for a 4,22 m length, in terms of performances it were well above the average at its time. In very good state general, our Montreal has belonged to its owner for more than 15 years. Not having rolled regularly a total "check up" will be to envisage. Nevertheless its V8 of 2,6L airless injection starts with the quarter of turn and its sonority envoutante invites to the sporting ballade. Its interior of origin is very well preserved.	25 000 / 35 000

329	1973 sAAb type 96 v4 Châssis n° 96732016882 Carte grise française Le constructeur aéronautique Saab partait du principe qu'à la fin de la seconde guerre mondiale les besoins en automobiles allaient augmenter. Aussi la firme se fixat- elle comme objectif de développer une voiture destinée dans un 1er temps au marché scandinave. Contrairement aux Volvo qui arboraient une allure américaine, Saab souhaitait mettre en oeuvre son expérience accumulée dans la construction aéronautique et créer l'évènement par un design unique. Ce fut chose faite en 1947: la voiture présentée à la presse rompait avec tous les repères habituels définis par les véhicules conventionnels. Et personne n'imaginait alors que Saab avait développé un concept qui servirait de modèle pendant de longues années. Il s'agissait du modèle Saab 92, puis suivit la Saab 93 et Saab 96. Le modèle présenté est une Saab 96. Sans pour autant rompre avec sa forme de base, la voiture était plus élégante que ses devancières. La partie arrière surtout avait gagné en distinction. La ligne de toit ne s'achevait plus de façon aussi oblique. Ce petit artifice apporta un gain de place important au niveau de la tête pour les passagers arrière. La lunette arrière légèrement panoramique associée aux vitres latérales élargies donnait l'impression réussie d'une voiture équilibrée. Eligible au Tour Auto et au Monte Carlo Historique, la Saab 96 est une voiture éminemment sympathique qui s'adresse à un passionné de la marque ou à toute personne détestant la banalité automobile. The aircraft manufacturer Saab was assumed at the end of the Second World War automobile needs would increase. Also the firm she stared objective of developing a car for the first time in the Scandinavian market. Unlike Volvo who wore an American look, Saab wanted to implement its accumulated experience in aircraft construction and create the event with a unique design. This was done in 1947: the car presented to the press broke with all the usual benchmarks defined by conventional vehicles. And no one then imagined that Saab had developed a concept that would serve as a model for many years. It was the Saab 92 model, then followed the Saab 93 and Saab 96. The model presented is a Saab 96. Without breaking with its basic form, the car was more elegant than its predecessors. The rear part was mainly gained distinction. The roofline will also ended more obliquely. This little trick brought a significant space savings in the head for the rear passengers. The slightly panoramic rear window associated with extended side windows gave the impression of a successful balanced car. Eligible for the Tour Auto and Monte Carlo Historique, the Saab 96 is an eminently likeable car that addresses a brand enthusiast or anyone hating car banality.	5 000/6 000

330	1971 VOLVO P1800 es BREAK De CHASSE Châssis n° 1836353005269 Carte grise française La première P 1800 fait son apparition en janvier 1960 dans le cadre du salon de Bruxelles. Elle sera popularisée par la série télévisée «Le Saint», dont la vedette, Roger Moore, apporta à la voiture une publicité plus efficace que n'aurait pu le faire la marque par tout autre moyen. Au cours de sa longue carrière, le modèle connaîtra plusieurs évolutions, qui concernent essentiellement la mécanique. Celle-ci passera à 108 CV, puis à 115 CV, avant d'être remplacée en 1968 par le deux litres de 118 CV. L'année suivante, la voiture bénéficie de l'injection électronique Bosch et devient 1800 E (130 CV). Pour relancer le modèle, Volvo lance en 1971 une nouvelle version, dont la partie arrière a été complètement redessinée en break de chasse par l'Italien Coggiola. Un traitement original qui offre à la voiture un charme singulier et très exclusif. Entièrement réalisé en verre, l'immense hayon arrière reçoit des charnières et une poignée directement montées sur la vitre. En outre, cette formule présente le grand avantage, pour une voiture de sport, de bénéficier d'un coffre de dimensions généreuses. La carrière écourtée de la P 1800 ES ne durera que deux ans, la production s'arrêtant en juin 1973 avec seulement 8078 exemplaires fabriqués. Cette faible diffusion alliée au caractère très exclusif du modèle en a fait une voiture culte. Le modèle présenté est très sain et possède les vitres teintées et les nouveaux sièges, plus luxueux, équipés d'un appui-tête intégré. C’est un bel exemplaire dans sa teinte d’origine qui démarre à la première compression et roule sur toutes distances. The first P 1800 appeared in January 1960 in the Brussels show. It will be popularized by the TV series "The Saint", starring Roger Moore, brought the car a more effective advertising that could not make the mark by any other means. During his long career, the model will experience several changes, mainly for mechanics. This will increase to 108 hp and 115 hp, before being replaced in 1968 by the two-liter 118 hp. The following year, the car benefits of the Bosch electronic fuel injection and becomes 1800 E (130 hp). To restart the model, Volvo is launching in 1971 a new version, the rear has been completely redesigned in shooting brake by Italian Coggiola. A unique treatment that offers the car a unique and very exclusive charm. Made entirely of glass, the huge tailgate hinges and receives a handle mounted directly on the glass. In addition, this approach has the great advantage for a sports car, to benefit from a trunk generous dimensions. The shortened career P 1800 ES will last only two years, stopping production in June 1973 with only 8078 copies made. This low diffusion alloyed very exclusive model has made it a cult car.The model is very healthy and has tinted windows and new seats, more luxurious, with an integrated headrest. This is a nice copy in its original color that starts at the first compression and roll over any distance.	10 000/12 000

331	1977 FERRARI 308 Gtb 1ère main one owner since new! Châssis n° : 21379 Carte grise française En 1975, dix ans après la légendaire 275 GTB, Ferrari présente à Paris sa toute nouvelle 308 GTB : signée PininFarina, et réalisée par Scaglietti. La 308 GTB a largement confirmé sa supériorité mécanique en Compétition (Targa Florio, Critérium des Cévennes, Tour de France, Rallye de Sicile, victoire au Championnat d'Italie des Rallyes..).La Ferrari 308 proposée est une très rare première main qui possède ses carnets et ne totalise que 90 000 Km au compteur. Sa carrosserie « marrone metallizzato » est en très bel état. Son intérieur d'origine en cuir beige présente une belle patine. Cette Ferrari est immobilisée depuis quelques années (environ 10 ans), la mécanique nécessite donc une révision avant sa remise en route. La longue descendance de la 308 témoigne de l'exceptionnel équilibre du dessin original : excellent châssis, dimensions compactes et style intemporel. C'est indiscutablement une "vraie" Ferrari GT très sportive, qui domine largement ses descendantes. In 1975, ten years after the legendary 275 GTB, Ferrari presents in Paris its new 308 GTB. The 308 GTB largely confirmed its mechanical superiority in Competition (Targa Florio, Critérium des Cévennes, Tour de France, Rally Sicily, winning the Italian Rally Championship ..). The Ferrari 308 proposed is a very rare first hand that has its books and accounts for only 90,000 km on the odometer. Its body "marrone metallizzato" is in very good condition. Its original beige leather interior has a nice patina. This Ferrari is immobilized for a few years (about 10 years), mechanical therefore requires a revision before restarting. The long descent of the 308 demonstrates the outstanding balance of the original drawing: excellent chassis, compact dimensions and timeless style. This is undoubtedly a "real" very sporty Ferrari GT, which dominates its descendants.	30 000 / 35 000

332	1960 CHEVROLET CoRvette C1 Châssis n° 00867s101874 Carte grise de collection La Chevrolet Corvette apparaît en 1953 et connaît depuis des évolutions stylistiques environ tous les deux ans. Les modèles 4 phares avant font leur première apparition dès 1958 ainsi que diverses mineures modifications pour en faire la corvette la plus prisée de cette génération. La Corvette que nous présentons est munie du V8 de 4,6L à soupapes en tête de 275 CV à 5200 tr / min et d'une boîte manuelle 4 rapports. Elle a connu de nombreux frais durant les deux dernières années pour un total de 10 000 €. Le moteur a été déposé et révisé et repeint ainsi que son compartiment. Les trains roulants ont été entièrement repris : rotules, roulements, amortisseurs , ainsi que les freins : pistons, garnitures, tambours. L'embrayage est neuf et le volant moteur a été rectifié. C'est une voiture très agréable à conduire qui tient bien la route car chaussée de quatre pneus neufs. Il n'y a aucun jeu dans la direction ni de bruits disgracieux. Les sièges ont été regarnis et tous les instruments de son superbe tableau de bord fonctionnent. Son habitacle invite à la nostalgie des sixties. La capote neuve s'ajuste au millimètre ainsi que le hardtop qui grâce à un radiateur de chauffage neuf vous permettra d'accéder au plaisir des sorties hivernales. The Chevrolet Corvette appears in 1953 and has known for stylistic changes approximately every two years. Models 4 headlights make their first appearance in 1958, and various minor modifications to make the most prized corvette of this generation. Corvette we present is equipped with the 4.6L V8 valve head 275 hp at 5,200 rev / min and a 4-speed manual transmission. She has had many costs during the last two years for a total of € 10,000. The engine was removed and revised and repainted and its compartment. The suspension was completely taken: ball joints, bearings, shock absorbers, and the brakes: pistons, brake linings, drums. The clutch is new and the flywheel has been rectified. This is a very fun car to drive (which is not the case of all US!) Who holds the road well as floor four new tires. There is no play in the steering or unwanted noise. The seats were replenished and all the instruments of his superb dash work. Its interior invites nostalgia sixties. The new hood adjusts to the millimeter and the hard-top that with a new heater core will give you access to the fun of winter outings.	55 000/65 000

333	1971 MERCEDES BENZ 250 Ce Châssis n° 11402210017742 Carte grise française Présentée en 1968, les séries W114 et W115 furent appelées à succéder à la série à "ailes pointues". Plus petite que sa devancière, mais sans sacrifier quoi que ce soit à l'habitabilité, sa forme générale fut calquée sur la classe S W108/109 lancée quelques années plus tôt. Déclinée en version diesel, qui fut plébiscitée par les chauffeurs de taxi du monde entier, elle fut un des grands succès de Mercedes Benz. Cette Mercedes Benz 250 CE se présente dans un très bon état. En effet une peinture a été refaite et la sellerie est neuve. Son 6 cylindres en ligne de 2,5 L développant 150 CV a été entièrement révisé et une ligne d'échappement inox neuve a été montée. Elle possède un toit ouvrant électrique et un autoradio munis de 4 haut-parleurs. Il est très rare de trouver des 250 CE dans un si bel état. Presented in 1968, the W114 and W115 series were the successors to the previous series "pointed wings." Smaller than its predecessor, but without sacrificing anything livability, its general form was modeled on the S-class W108 / 109 launched a few years earlier. Available in diesel version, which was popular with taxi drivers around the world, she was one of the great success of Mercedes Benz. This Mercedes Benz 250 CE comes in a very good condition. Indeed paint has been redone and the interior is new. Its in-line 6-cylinder developing 150 hp 2.5 L has been completely revised and a new stainless steel exhaust system was mounted. It has a power sunroof and a car radio equipped with 4 speakers. It is very rare to find 250 EC in such a beautiful state.	12 000 / 15 000

1989 CONCEPT-CAR ARYATHIS "One-Off " Châssis n° 1G1FP31e1 Carte grise française ARYATHIS est une oeuvre d'art, d'une beauté exceptionnelle, qui est digne de figurer parmi les joyaux des collections privées du monde entier. Elle unit les techniques de pointe, le luxe et la finition des plus belles réalisations mondiales de l'automobile. Elle représente une nouvelle définition du plaisir de rouler qui puise son inspiration au soleil Californien, sans pour autant renier son Héritage Européen. C'est un cabriolet 4 places réalisé dans la plus pure tradition de la carrosserie Française. Il est entièrement dessiné et transformé intégralement à la main, sans faire appel aux matériaux synthétiques. Il est fabriqué par Automobiles High-Tech, dans le département de la Haute-Marne (proche des coteaux champenois), terre de traditions, réputés pour la qualité de ses entreprises spécialisées dans les domaines de la mécanique de haut niveau et du travail des métaux. Chaque détail est pensé dans une seule optique : perfection et fiabilité. Principales caractéristique techniques : Carrosserie dessinée et réalisée par AUTOMOBILES HIGH-TECH en tôles d'acier formées et assemblées à la main. Vingt-et-une couches d'apprêt, peinture et vernis. Protection anti-gravillons et anticorrosion totale garantie par l'utilisation des produits les plus efficaces du marché. Peinture complète du dessous du véhicule. Lignes d'échappement et silencieux en inox. Boulonnerie et visserie en inox ou en acier chrome. Moteur V8, base G.M., double turbo, 5 litres de cylindrée. Culasses spéciales forgées, préparées et polies à la main. Pistons forgés en alliage spécial. Bielles forgées. Vilebrequin en acier forgé. Graissage des turbos. Refroidissement électrique des turbos. Arbre à cames spécial. Tuyauteries huile et essence type aviation et inox. Allumage à gestion électronique. Boite de vitesses automatiques spéciale 4 vitesses (dont un overdrive), avec verrouillage électrique (lock up). Convertisseur renforcé. Pompe à eau renforcée. Carter d'huile à grande capacité. L'heureux propriétaire d'ARYATHIS aura le plaisir (et le privilège) de posséder un objet unique alliant des performances hors du commun à des sensations nouvelles. ARYATHIS is a work of art of exceptional beauty, which is worthy to be among the jewels of private collections around the world. It unites advanced techniques, luxury and finishing of the world's finest achievements of the automobile. It represents a new definition of pleasure to ride that draws its inspiration Californian sun, without denying its European heritage. It is a 4-seater cabriolet made in the tradition of the French cabinet. It is entirely designed and fully processed by hand, without the use of synthetic materials. It is made in France by Automobiles High-Tech in the department of Haute-Marne (near Coteaux Champenois), land of 62 / traditions, known for the quality of its companies specializing in the fields of mechanical high-level and work metals. Every detail is thought out in a single optical: perfection and reliability.Main technical characteristics: Body designed and built by AUTOMOTIVE HIGH-TECH formed steel sheets and assembled by hand. Twenty-one primers, paints and varnishes.Total Protection antichipping and corrosion guaranteed by the use of the most effective products on the market. Complete Paintings from under the vehicle. Exhaust systems and silencers in stainless steel. Bolts and screws in stainless steel or chrome steel. V8 engine, GM base, twin turbo, 5 liters. Special forged yokes, prepared and polished by hand.

335	1968 AUSTIN HEALEY 3000 bJ8 Châssis n° HbJ8l41924 Carte grise française Créée par Donald HEALEY en 1948, ingénieur pilote renommé, la marque AUSTIN HEALEY avait pour ambition de produire des roadsters performants et abordables. D'abord proposé en version 4 cylindres (la 100/4), le roadster AUSTIN HEALEY passe rapidement au 6 cylindres 3 litres pour plus de couple et de puissance, c'est la fameuse "big" Healey 3000. En 1963, AUSTIN HEALEY présente l'ultime évolution de la 3000 : la 3000 MK III qui sera produite jusqu'en 1968. Coté moteur, le bloc Austin 3 litres tout en fonte est un modèle de souplesse, capable de reprendre en 3ème à 1500 tr/min sans broncher. Gavé par 2 carburateurs SU, ce gros « 6 en ligne » ne rechigne pas non plus à prendre des tours dans une sonorité absolument fabuleuse. Le modèle présenté appartient à son propriétaire depuis 1996. L'ensemble des chromes est en très bon état. L'intérieur est en état proche du neuf, strictement conforme à l'origine. Le freinage est équilibré et dans les normes d'époque, sans vibrations ni bruits anormaux. La mécanique fonctionne parfaitement. La boîte fonctionne parfaitement : les 4 rapports rentrent et descendent sans soucis au niveau des synchros. Emblème du roadster anglais de prestige, L'AUSTIN HEALEY 3000 est devenue l'icône du cabriolet chic et sport, à la fois performant et élégant. La version BJ8 MK III représente l'ultime évolution de la 3000 en terme de châssis et de performances, tout en permettant d'accueillir 2 passagers supplémentaires à l'arrière, dans un confort très relatif. C'est aujourd'hui un must que beaucoup d'amateurs de belles anglaises rapides rêvent de mettre dans leur garage. Created by Donald Healey in 1948, renamed driver engineer AUSTIN HEALEY brand aimed to produce efficient and affordable roadsters. First proposed in 4-cylinder (the 100/4) AUSTIN HEALEY roadster quickly passes 6-cylinder 3 liter for more torque and power, it is the famous "big" Healey 3000. In 1963 AUSTIN HEALEY has the ultimate evolution of the 3000: the BJ8 MK III which will be produced until 1968. Side engine, the Austin block 3 liters while iron is a flexible model, capable of taking 3rd at 1500 rev / min without flinching. Fed by two SU carburetors, this large 6-line does not reluctant to take turns in an absolutely fabulous sound. The model presented here belongs to its owner since 1996.All of chrome is in very good condition, they are complete and perfectly positioned. The interior is in near new condition, in strict conformity with the origin. The entire board instrumentation SMITHS is fully functional. Braking is balanced and in period norms, without vibration or abnormal noise. Mechanical works perfectly. The box works perfectly: the 4 reports fall down and carefree at the synchros. Emblem of the British roadster prestige AUSTIN HEALEY The 3000 has become the icon of chic convertible and sports, both powerful and elegant. The BJ8 MK III Version 2 + 2 is the ultimate evolution of the 3000 in terms of chassis and performance, while allowing 2 extra passengers in the back, in a very relative comfort. Today it is a must that a lot of beautiful, fast English fans dream to put in their garage.	35 000 / 45 000

336	1954 CHEVROLET CoRvette Châssis n° e5545002482 Carte grise collection La Chevrolet Corvette a été lancée le 30 juin 1953 à Flint, dans le Michigan. Un prototype aux lignes strictement identiques avait été présenté au début de l'année 1953 au Motorama de General Motors, dans l'hôtel Waldorf-Astoria de New York. Cette première Corvette (conçue par Bill Mitchell, Ed Cole et Harley Earl de General Motors) comportait déjà de nombreuses innovations: c'était la première voiture de série dont les lignes étaient directement issues d'un concept car, et surtout, c'était la première voiture de série à posséder une carrosserie en fibre de verre. Dénommée «solid-axle» par les initiés, elle reste indissociable de l'image de l'Amérique des années 1950. Le premier exemplaire construit est de couleur «Polo White» avec une capote noire un intérieur rouge. Il s'agit d'un petit roadster deux places doté d'un moteur à six cylindres en ligne Chevrolet de 3,9 L développant 160 CV baptisé «Blue Flame» et d'une boîte automatique à 2 rapports. En 1954 Chevrolet propose un V8 de 4,3L. Le modèle présenté appartient à cette catégorie. Il en reste très peu dans le monde aujourd'hui, et il y en a encore moins dans l'état où est cet exemplaire. Cette voiture incarne toutes les qualités des automobiles américaines. Elle est devenue une voiture de collection emblématique, surtout en Europe, où elle est relativement rare. The Chevrolet Corvette was launched June 30, 1953 in Flint, Michigan. A prototype to strictly identical lines was introduced in early 1953 Motorama at General Motors in the Waldorf-Astoria Hotel in New York. This first Corvette (designed by Bill Mitchell, Ed Cole and Harley Earl of General Motors) already contained many innovations: it was the first production car whose lines were directly derived from a concept car, and most was the first car series possessing a fiberglass body. Called "solid- axle" by insiders, it remains inseparable from the image of America 1950. The first copy is built is colored "Polo White" with a black soft top a red interior. This is a small two-seat roadster with an engine six-cylinder Chevrolet 3.9L 160 hp called "Blue Flame" and an automatic transmission 2 reports. In 1954 Chevrolet offers a 4.3L V8. The model presented is in this category. There are very few left in the world today, and there are even fewer in the state where this copy is. This car embodies all the qualities of American automobiles. It has become an iconic car collection, especially in Europe, where it is relatively rare.	60 000/70 000

337	1972 LANCIA FULVIA 1600 sPoRt ZAGAto Châssis n° 001926 Carte grise française La Fulvia est sans doute le modèle Lancia qui affiche la plus belle vitalité, grâce à ses innombrables versions et à l'interminable série de succès sportifs qu'elle revendique. Avec ses 340.000 unités, c'est aussi la voiture la plus produite au cours des 65 premières années d'existence de la marque. Présentée au printemps 1963, elle utilisée de nombreux composants de sa sœur aînée, la précédente Flavia. Comme pour les modèles précédents, les Flavia et Flaminia, Lancia confia au carrossier Zagato la charge de réaliser la version Fulvia Sport. Dessinée par Ercole Spada la nouvelle « Lancia Fulvia Sport Zagato » a comme toujours pour ces versions, une ligne exceptionnellement aérodynamique et très personnelle qui est vraiment étonnante. Il y avait depuis 1965 une Fulvia coupé 1600 HF qui avait beaucoup de succès mais Lancia souhaitait quelque chose de différent. Ercole Spada a alors dessiné cette voiture dont le dessin est si loin des traits cubiques de la berline que la parenté est très difficile à établir. Notre modèle est en excellent état général. Son moteur V4 de 1600 cm3, issu de la Fulvia HF, développe 150 CV et a connu un gros travail de rénovation par un professionnel des italiennes. Son intérieur d'origine est splendide. La belle Lancia Fulvia Sport Zagato est très joueuse mais rassurante et saine, un régal …. Fulvia is probably the Lancia model which displays the most beautiful vitality, with its countless versions and endless series of sporting successes it claims. With 340,000 units, it is also the most produced car in the first 65 years of the brand. Presented in spring 1963, she uses many components of her older sister, the previous Flavia. As with previous models, Flavia and Flaminia Zagato Lancia gave the bodybuilder load to achieve Fulvia Sport model. Designed by Ercole Spada's new "Lancia Fulvia Sport Zagato" has as always for these versions, an exceptionally aerodynamic and very personal line that is truly amazing. It had since 1965 a Fulvia 1600 HF cut that had a lot of success but Lancia wanted something different. Ercole Spada then drew this car whose design is so far cubic lines of the sedan that kinship is very difficult to establish, especially as this magnificent Lancia Fulvia Sport Zagato false airs Saab …. Our model is in excellent condition. Its V4 engine of 1600 cm3, from the Fulvia HF, develops 150 hp and had a big renovation work by a professional of Italian cars. Its original interior is splendid. The beautiful Lancia Fulvia Sport Zagato is very playful but reassuring and healthy, a treat ….	25 000/30 000

338	1976 FeRRARi DiNo 208Gt4 Châssis n° 12832 Carte grise française La Ferrari 208 GT4 est un coupé 2+2 motorisés par un V8 en position centrale arrière, directement dérivée de la Ferrari 308 GT4, avec laquelle elle partage tout sauf son moteur et quelques détails cosmétiques. Sa commercialisation débuta en 1975, principalement destinée au marché italien, alors taxé pour les cylindrées de plus de 2L. La production cessa en 1980 après une production de 2826 véhicules (308 et 208 GT4). Cette superbe 208 GT4 première série a été livrée neuve à Triest en Italie en 1976, où elle est restée jusqu'en 2007, année de son rachat par un francoitalien. Ensuite elle passe aux mains de son actuel propriétaire en 2008 qui entreprend de nombreux travaux sur sa voiture. Le moteur et la boîte ont été déposés pour une sérieuse remise en condition : paliers, coussinets, distribution, surfaçage, allumage... Les trains roulants et les freins sont aussi passés par des mains expertes. Son intérieur a été refait, le tableaux de bord est comme neuf et tous ses instruments fonctionnent. Sa carrosserie est en très bel état et a seulement connu un voile de peinture, ainsi que les jantes. Elle n'a que 49 000km au compteur. La 208GT4 est une voiture vive avec ses 170 CV et n'a été produite qu'à peu d'exemplaires. Elles sont de plus en plus recherchées, résultat de l'explosion de la cote des 308, et apparaît comme une valeur sure pour l'avenir. The Ferrari 208 GT4 is a 2 + 2 coupe powered by a V8 mid-rear position, directly derived from the Ferrari 308 GT4, with which it shares its engine and all but a few cosmetic details. Marketing began in 1975 mainly for the Italian market, then taxed for displacement of more than 2L. Production ceased in 1980 after a production of 2,826 vehicles (308 and 208 GT4). This beautiful 208 GT4 first series was delivered new to Triest in Italy in 1976, where she remained until 2007, it was bought by a French-Italian. Then it passed to its current owner in 2008 who undertakes extensive work on his car. The engine and gearbox have been filed for a serious reconditioning: bearings, bushings, distribution, surfacing, lighting ... The suspension and brakes are also passed by expert hands. Its interior has been redone, the dashboard is like new and all instruments work. Its body is in very good condition and has only been a veil of paint and rims. She is only 49 000km on the odometer. The 208GT4 is a lively car with 170 hp and has produced only few copies. They are becoming increasingly popular as a result of the explosion of the rating of 308, and appears as a sure bet for the future.	20 000/25 000

339	1978 JAGUAR XJ 6 CouPe 4,2l Châssis N° 2J53850bW Carte grise française La première XJ apparaît au Salon de Paris 1968 mais c'est dès 1962 qu'un investissement colossal est effectué pour cette automobile qui a pour ambition de renouveler la gamme Jaguar. Elle allie modernisme, tradition, confort et offre une bonne tenue de route. Sa ligne due à William Lyons concilie pureté et classicisme. Ce beau coupé blanc, toit vinyle noir, se présente dans un bon état d'origine. Le moteur, révisé récemment est fiable et des factures d'entretien datées de 2006 montrent que d'important travaux ont été réalisés (allumage, alternateur, réglages carburateurs…). C'est une bonne base en carrosserie car peu de points sont à traiter et le toit vinyle est en excellent état. Sa sellerie d'origine est également en bel état. The first XJ appears at the Paris Salon in 1968 but in 1962 a huge investment is made for this car which aims to renew the Jaguar range. It combines modernism and tradition, comfort and provides good handling. His line due to William Lyons combines purity and classicism. This beautiful white coupe, black vinyl roof, comes in a good original condition. The engine, recently revised reliable and the latest maintenance bills from 2006 where important work has been done (ignition, alternator, carburetor settings …). It is a good base body as few points have to be treated and the vinyl roof is in excellent condition. Its interior is original	8 000 / 10 000

340	1974 PORSCHE 914 2 litres Châssis n° 4742918426 Carte grise Française Porsche a mis sa 911 sur le marché en 1964, celle-ci est beaucoup plus chère que sa devancière, la 356, ce qui lui fait perdre une partie de sa clientèle, principalement parmi les jeunes. La marque pense alors à produire un modèle qui puisse séduire une population jeune et aisée : la 914. La voiture présentée a été construite à Stuttgart en 1974 et livrée au Nevada la même année. Elle se présente dans sa teinte d'origine « summer yellow », qui a été rafraichie par un voile l'année passée, et ses vitres teintées (rares). Ce roadster, avec un moteur 4 cylindres à plat refroidi par air de 2 L de cylindrée qui développe 100 CV est la version la plus rare des 4 cylindres pour les 914. Elle ne compte que 19 338 miles au compteur, elle sera livrée avec son carnet d'entretien de l'actuel propriétaire, ses factures et son dossier de restauration. De nombreux frais ont été effectués en 2014 : réglage carburateurs, bougies, rupteurs, réglage culbuteurs, vidanges et remplacement des filtres, chromage des pare-chocs et remplacement de tous les joints. Sa sellerie est en très bon état et ses moquettes sont neuves. C'est une automobile fiable qui procure beaucoup de plaisir à conduire (en passant les vitesses tranquillement) car très bien équilibrée grâce à son moteur en position centrale arrière. A vous les petites routes de campagne ! This model presented was built in Stuttgart in 1974 and delivered in Nevada that year. It comes in its original color "yellow summer", which was refreshed by a veil last year, and tinted windows (rare). This roadster, with a 4-cylinder air-cooled flat 2 L displacement that develops 100 hp is the rare version of the 4-cylinder for 914. It has only 19,338 miles on the odometer, it will be delivered with the maintenance book of the current owner, invoices and restore folder. Many charges were made in 2014: carburettor setting, candles, switches, rocker adjustment, oil changes and filter replacement, chrome bumpers and replacement of all the joints. Its upholstery is in very good condition and carpets are new. It is a reliable car that a lot of fun to drive (passing them quietly speeds) as very well balanced with its engine rear center position.	13 000/18 000

341	1965 LANCiA FlAMINIA suPeR sPoRt ZAGAto Châssis n° 826232002065 titre de circulation européen Présentée en 1959 alors que la marque Lancia vivait ses dernières heures d'indépendance, la Flaminia Sport se voulait être la descendante de la glorieuse Aurelia B20. Equipée du même voluptueux moteur V6 de 2.5 litres en version mono carburateur (119ch) ou de 3 Webers double-corps (140 ch), cette magnifique automobile se présentait comme une GT raffinée et chère (prix équivalent à celui d'une Ferrari 250 GTE) et par tant, réservée à une élite. Elle reprenait également les solutions mécaniques de l'Aurelia, en particulier avec une BV et un embrayage en position transaxle. Exécutée en 3 versions différentes par 3 maîtrescarrossier, Touring, Pinifarina et Zagato, c'est très certainement la version de Zagato qui retient aujourd'hui l'attention des collectionneurs avertis. Elle est exécutée entièrement en aluminium formé à la main. C'est sans conteste, la plus légère et la plus sportive des Flaminia. Notre version est la plus aboutie et désirable des Flaminia Zagato, dotée du moteur à trois carburateurs de 2 775 cm3 développant 152 ch, il s'agit en plus d'un modèle rare qui, dans cette série, n'a pas dépassé 150 exemplaires. Elle a connu une restauration complète de qualité en Italie. Carrosserie, moteur et intérieur ont été repris. Française d'origine, cette automobile n'a jamais quitté la France. C'est une voiture d'une grande élégance, son tableau de bord équipé de deux montres d'origine Lancia et le son rauque et « vibrant » de sa ligne inox invite à la ballade sportive. Son intérieur neuf ne déborde pas d'accessoires surfaits et le raffinement de sa planche de bord attire l'œil ému du collectionneur. Introduced in 1959 as the Lancia brand was living his last hours of independence, the Flaminia Sport wanted to be the descendant of the glorious Aurelia B20. Equipped with the same voluptuous V6 2.5 liter mono carburettor version (119 hp) or 3 double body Webers (140 hp), this magnificent car was as a refined and expensive GT (price equivalent to that of a Ferrari 250 GTE) and so, for the elite. It also incorporated the mechanical solutions of Aurelia, especially with BV and a clutch transaxle position. Executed in 3 different versions with 3 master coachbuilder, Touring, Pininfarina and Zagato is definitely the version of Zagato that holds the attention of today's discerning collectors. It runs entirely in aluminum formed by hand. This is undoubtedly the lightest and sportiest Flaminia. Our version is the most successful and desirable Flaminia Zagato, with three carburetors engine of 2775 cm3 developing 152 hp, this is most rare model in this series, did not exceed 150 copies . She had a complete restoration of quality in Italia. Body, engine and interior have been resumed. It is a car of great elegance, its dashboard with two original watches Lancia and sound hoarse, "vibrant" of its stainless line invite to sports ballad. Its new interior does not overflow with overrated accessories and the refinement of its dashboard draws moved collector eyes.	200 000/250 000

342	1997 MERCEDES BENZ 500 sl Châssis n° WDb1290671F153744 Carte grise française Cela fait maintenant plus de 50 ans que le haut de gamme Mercedes-Benz est représenté par la SL (« Sport Leicht »). Véritable saga, elle a durant toutes ses années été l'indéboulonnable référence de sa catégorie. La SL R129 a été conçue à la fin des années 80 pour poursuivre la saga des SL mais avec un poids de 1830 kg, il parait difficile de soutenir l'appellation « light » d'origine. Qu'importe, il faut que la R129 remplace un modèle R107 ayant fait ses preuves depuis 1971. Pour cela Mercedes-Benz n'a pas lésiné sur les moyens en confiant un budget sans limite à ses ingénieurs afin de concevoir en toute simplicité LE cabriolet le plus raffiné du monde. Côté design, Bruno Sacco s'en tire haut la main : la ligne est tout simplement splendide et pourtant aérodynamique, moderne et l'on identifie immédiatement le roadster comme étant une production Mercedes-Benz. Sous le capot de notre 500 SL de mai 1997 se trouve un V8 de 4973 cm3. A part son architecture générale, ses côtes et sa cylindrée, le moteur reprend bien peu de choses de la précédente 500 SL génération R107. L'injection en est certes restée à une injection KE-Jetronic, mais la distribution, à deux doubles arbres à cames en tête, commande 32 soupapes avec un calage variable suivant la charge, ceci permettant d'obtenir la bagatelle de 326 chevaux à 5500 tr/min et un couple confortable de 45.0 mkg à 4000 tr/min, de quoi déplacer sans peine un roadster. Cette 500SL totalise au compteur 118 000 km et se présente en bon état général. Elle possède un chargeur de CD Becker dans le coffre ainsi que sa roue de secours identique aux autres. Son dernier contrôle technique est vierge, le dossier fourni atteste d’un entretien rigoureux. Son hardtop et sa capote sont en excellent état et s’ajustent sans difficulté. It is now more than 50 years that the highrange of Mercedes-Benz is represented by the SL ("Sport Leicht"). Real saga, it was during this years the most favourite in its class. SL R129 was designed in the late 80s to continue the saga of SL but with a weight of 1830 kg, it seems difficult to argue the term "light" of origin. Whatever, it is necessary that the R129 replaces R107 model proven since 1971. For this Mercedes-Benz did not skimp on the means entrusting a unlimitless budget to its engineers to design with ease THE cabriolet the finest in the world. Design side, Bruno Sacco is doing handily: the line is simply splendid, yet streamlined, modern and it immediately identifies the roadster as production Mercedes-Benz. Under the hood of our May 1997 500 SL is a V8 of 4973 cm3. Apart from its general architecture, its coastline and its displacement, the engine takes very little of the previous generation R107 500 SL. The injection is certainly remained a KE-Jetronic injection, but distribution, two double overhead camshafts head control 32 valves with variable valve timing according to the load, this allows to obtain a whopping 326 horsepower at 5500 r / min and a comfortable 45.0 kgm at 4000 rev / min, enough to move easily roadster. This 500SL totals at counter 118 000 km and comes in good condition. It has a charger Becker CD in the trunk and its spare wheel identical to the others. His latest technical control is blank, the dossier supplied demonstrates a rigorous maintenance. His hard-top and soft top is in excellent condition and fit without difficulty.	10 000 / 12 000

343	1957 MG A Châssis n° 15706 Carte grise française La MG A fait une entrée en la matière que beaucoup de modèles peuvent lui envier. C'est en effet deux barquettes MG qui courent au Mans en 1955 qui annoncèrent la ligne de la nouvelle A, sur le point de débarquer dans les concessions de la marque à l'octogone. L'ingénieur Albert Sydney Evener est l'auteur de ses lignes qui remportèrent tous les suffrages, notamment outre-Atlantique. Sur 101 081 exemplaires produits en 7 ans, la MG A sera en effet le roadster Britannique au plus grand pourcentage d'export puisque seules 5869 furent vendues au Royaume- Uni. Syd Evener est aussi le père de la géniale MG B, belle descendance! Notre exemplaire se présente dans sa robe « primerose yellow », coloris d'époque qui lui va comme un gant. Il s'agit d'un modèle 1500 cm3 équipé d'une boîte de vitesse 5 rapports qui lui apporte un confort de conduite non-négligeable. Restaurée il y a quelques années, cette MG A a une mécanique fiable sans jeu dans les trains roulant. Un plaisir de conduite ! MG A made an entry in the art that many models can envy. It is in fact two MG trays running at Le Mans in 1955, which announced the new line A, about to land in the concessions of the brand to the octagon. Albert Sydney Evener engineer is the author of the lines that won all the votes, including the US. Over 101,081 copies produced in 7 years, the MG A Roadster will indeed Columbia to the largest percentage of exports since only 5869 were sold in the UK. Syd Evener is also the father of the great MG B, beautiful offspring! Our copy is present in her dress "primrose yellow" vintage colors that fits like a glove. This is a model 1500 cm3 equipped with a 5-speed gearbox (not original), which brings him a non-negligible driving comfort. Restored few years ago, the MG A has a reliable mechanical snugly inside rolling trains. Driving pleasure!	25 000/30 000

344	2003 PGo speedster ii Châssis N° vF902111000525112 Carte grise française La marque PGO a été lancée en 1980 par deux frères, Gilles et Olivier Prévôt, deux particuliers passionnés d'automobile, pour fabriquer des répliques d'AC Cobra. En 1998, deux entrepreneurs français, Laurent Skrzypczak et Olivier Baudouin, rachètent la société. L'activité est uniquement centrée sur une reproduction de la mythique Porsche 356, sur une base mécanique de Volkswagen Coccinelle. En 2000, PGO Automobiles crée un prototype de véhicule présenté au Salon de l'automobile à Paris : le PGO Speedster II, mécanique moderne Peugeot et une carrosserie en fibres composites beaucoup plus moderne sur un châssis maison original. Pour assurer son développement, PGO Automobiles entre en bourse en 2002. Le modèle présenté est l'une des premières sorties des ateliers, elle porte en effet le numéro 11. Elle ne totalise que 55 000 kilomètres. sans réserve The PGO brand was launched in 1980 by two brothers, Olivier and Gilles Provost, two individuals auto passionate to manufacture AC Cobra replicas. In 1998, two French entrepreneurs, Laurent Skrzypczak and Olivier Baudouin, bought the company. The activity is only focused on a reproduction of the legendary Porsche 356 on a mechanical basis of Volkswagen Beetle. In 2000, PGO Automobiles creates a vehicle prototype presented at the Motor Show in Paris: the PGO Speedster II, modern mechanics of a Peugeot collection and a home composite fibers bodywork more modern on an original body. To ensure its development, PGO Automobiles goes public in 2002. The model is one of the first outputs of the workshop, she wears indeed the number 11. It counts only 55,000 kilometers	15 000/17 000

345	1975 MORGAN Plus 8 Châssis n° R7684 Carte grise collection Lancée au salon d'Earl's Court en octobre 1968, la Plus 8 constitue la première grande nouveauté de l'histoire moderne de Morgan. Elle reçoit le V8 3,5 litres Rover en aluminium, une adoption qui illustre la course à la puissance dans laquelle s'est engagée la marque. Ce moteur à carburateurs de 155 ch, au couple de 27,5 mkg, transfigure la Morgan pour en faire l'une des voitures de production les plus brillantes en accélérations. Sur la route, c'est peu dire que la forte présence du moteur s'impose au conducteur de la Plus 8. D'abord par ses qualités musicales, qu'elle doit à la sonorité grave et chaleureuse du V8. Près de 200 ch sur une Morgan, voilà qui promet d'intenses moments d'émotion ! De fait, la poussée est extraordinaire et les reprises impressionnantes. Le plaisir de conduire atteint son paroxysme. Notre exemplaire proposé est en excellentes conditions. Elle se présente avec ses deux « sauts de vent » et son pare-brise. C'est un véhicule très sain. Elle est livrée avec son « couvre-tonneau ». C'est une voiture à caractère sportif allié à l'élégance de la marque anglaise. Launched in Earl's Court exhibition in October 1968 the Plus 8 is the first major innovation in the modern history of Morgan. She received the Rover V8 3.5 liter aluminum, an adoption that shows the race for power in which the brand is committed. This engine carburetors 155 hp, torque of 27.5 kgm, transfigures Morgan to become one of the most successful production cars in acceleration. On the road, that's saying that the strong presence of the motor requires the driver of the Plus 8. First by its musical qualities, she has a solemn, warm sound of the V8. Nearly 200 hp on a Morgan, that promises intense moments of emotion! Indeed, the thrust is extraordinary and impressive times. Driving pleasure reaches its climax. Our proposed model is in excellent conditions. It comes with both "wind breaks". This is a very healthy vehicle body and indoors. It comes with its "cover-tonneau". It is a sporty car combined with elegance of the English brand.	30 000/40 000

346	1998 WESTFIELD Châssis n° sA9Wse11CtX039285 Carte grise française En 1982 Chris Smith, ingénieur et pilote, fabrique dans sa maison « Westfield House » ses premières voitures, nommées … Westfield. Le succès est au rendez-vous et la marque développe au fil des années une gamme complète. Il suffit d'observer la ligne de la Westfield SEI pour deviner qu'il s'agit d'une voiture de sport exceptionnelle… Sa mécanique fougueuse répond instantanément aux sollicitations du pilote. Le châssis de la Westfield SEI, réalisé en tubes d'acier durci par flux d'air, intègre une double arche et des doublages du cockpit en aluminium qui améliorent sa rigidité et apportent une stabilité étonnante dans les grandes courbes rapides. Sans réserve Cette Westfield SEI est une petite sportive, agréable à conduire sur les petites routes de campagnes, avec une sonorité envoutante. Elle ne compte que 19 000 miles au compteur. D'important frais ont été réalisés entre 2013 et 2014 : joint de culasse, rectification culasse, réglage carburateurs, courroies neuves, bougies et vidanges. C'est une bombe grâce à son moteur ZETEC 1.8 de Ford, double ACT, très bien étudié. Il est important de noter qu'elle possède une carte grise conforme « Westfield » ce qui est rare pour ce genre d'autos. In 1982 Chris Smith, engineer and driver, in his house "Westfield House," built his first car, named … Westfield. The chassis of the Westfield SEI, made in hardened steel tubes airflow, features dual arch and dubbing of aluminum cockpit that improve rigidity and bring a surprising stability in fast corners, especially.This Westfield SEI is a small sporty, fun to drive on small country roads with a captivating sound. It only has 19,000 miles on the clock. On major expenses were made between 2013 and 2014: head gasket, grinding cylinder head, carburetor adjustment, new belts, spark plugs and oil changes. It's a bomb with its 1.8 ZETEC engine Ford, DOHC, very well studied.	15 000/17 000

347	1973 ROLLS ROYCE silveR sHADoW ii Châssis n° esRY14865 Carte grise française Présentée en octobre 1965, la Silver Shadow, première Rolls Royce monocoque, tranchait résolument sur les plans techniques et esthétiques avec les générations précédentes sans rien renier de ce qui avait fait la réputation de la marque: extrême qualité de construction, fiabilité, esthétique raffinée, finitions de très haut niveau, silence et souplesse encore améliorés par le moteur V8 en alliage léger. Notre exemplaire se présente en bon état d'origine. Son intérieur en cuir marron est très bien conservé et ne présente aucun défaut sans réserve majeur. Elle affiche 95 000 km au compteur. Un dossier de factures atteste d'un entretien régulier, néanmoins le changement de la ligne d'échappement est à envisager. Tous les accessoires intérieurs comme extérieurs fonctionnent. C'est une voiture très souple à conduire : une voiture de Maître. Presented in October 1965, the Silver Shadow Rolls Royce first monocoque resolutely stood out technical and aesthetic plans with previous generations without denying what had been the brand's reputation extreme build quality, reliability, refined aesthetics, finishes of the highest level, silence and flexibility further enhanced by the lightalloy V8 engine. Our copy is presented in its original patina. His brown leather interior is very well preserved and has no flaws. It displays 95,000 km on the odometer. A bill file attests to regular maintenance, however, the change in the exhaust line should be considered. All interior accessories like external work. It is a very flexible car to drive: car Master.	15 000/20 000

348	1939 CITROEN TRACTION 15/6 CAbRiolet une des trois authentiques Châssis n° 184.60.75 Carte grise française (1946) L'histoire des Citroën 15 Cabriolet est un roman qui se déguste avec délectation. En effet, avant la guerre la famille Michelin émet une commande spéciale à l'usine Citroën située quai Javel : une 15/6 en version cabriolet. Il semblerait que 6 caisses furent alors produites en 1939. Malheureusement la guerre ralentit le projet et seulement une caisse serait assemblée cette annéelà, deux autres étant stockées dans la cave de l'usine. Seuls trois authentiques cabriolets 15/6 survivront : Celui de Madame Michelin (vert), celui de Monsieur Martell (blanc) et celui présenté (rouge). Ce dernier a été fabriqué en 1939 mais fut terminé après la guerre. En 1946, il est assemblé et commence sa vie avec son premier propriétaire. Il faut préciser qu'elle est alors équipée d'un moteur qui tourne à droite. Puis elle continue son histoire en arrivant entre les mains de son actuel propriétaire, alors concessionnaire Citroën, dans les années 60, qui va la conserver jusqu'à aujourd'hui, soit près de 50 ans !! Il roule régulièrement avec et participe à de nombreux rallyes et autres rencontres (par exemple Paris-Nice 1969). Il faut savoir que dès le début des années 50, certains carrossiers se mettent à réaliser des copies, raison pour laquelle il existe plusieurs exemplaires sur nos routes. Néanmoins nous sommes en mesure de confirmer que notre exemplaire fait bien partie des 3 authentiques sortis du Quai Javel car il est également référencé dans les livres de l'historien spécialiste Citroën, Monsieur Olivier de Serre. Cette œuvre d'art chère à André Citroën est une automobile aussi rare que la Bugatti Atlantic de Ralph Lauren. L'opportunité d'acquérir un authentique cabriolet 15/6 s'offre enfin à vous, une fois à son volant vous comprendrez pourquoi l'ancien propriétaire l'a conservé pendant 50 ans ! The history of Citroen 15 Cabriolet is a novel that is eaten with relish. Indeed, before war the Michelin family issues a special order to the Citroën factory : a 15/6 in convertible version. It seems that 3 or 4 bodies were then produced in 1939. Unfortunately the war slowed the project and only one would be assembled that year, the other two being stored in the basement of the factory (well known vintage photos of Citroënistes) . After the war, in 1946, our model is assembled and begins its life with its first owner. It should be noted that it is then equipped with a motor that turns right, the most advanced version of 6 cylinders. Then she continues her story arriving in the hands of its current owner, who was a Citroën dealer in the 60s, which will keep until today, almost 50 years !! It rolls regularly with and participates in numerous rallies and meetings (eg Paris-Nice 1969). You should know that in the early 50s, some bodybuilders begin to make copies, which is why there are several convertibles on our roads. Nevertheless we are able to confirm that our model is actually part of the authentic 3 out of Quai Javel because it is referenced in the books of the historian Citroën specialists, Olivier de Serre. This work of art is a car as rare as the Bugatti Atlantic to Ralph Lauren.	sur demande

349	1962 volvo P1800 JeNseN Châssis n° 3749 Carte grise de collection La P1800 est une voiture de sport construite par Volvo dans les années 60-70. Une fiabilité suédoise, une ligne italienne et bon nombre de composants britanniques, voilà le pédigrée d'une voiture très désirable ! La première présentation publique se fit au salon de l'auto de Bruxelles le 16 janvier 1960 mais la production ne commença qu'en mai 1961. C'est à Frua, une branche de la carrosserie Ghia à Turin, que l'on doit la ligne de la P1800. Avec un museau rappelant la Ferrari 250 GT et un arrière digne de la Batmobile, la ligne de la P1800 est probablement une des plus séduisantes de l'époque. Le moteur initial était un 1,8 litre de 90CV alimenté par un double carburateur SU HS6. Elle était équipée d'une boite manuelle jusqu'en 1963, puis bénéficia d'une version à overdrive électrique Laycock-de-Normanville en option à partir de 1963. Une Volvo P1800S, appartenant à un américain détient le record mondial du kilométrage le plus élevé homologué dans le Guiness Book of Records. En plus de 40 ans, cette voiture a parcouru plus de 4.000.000 (quatre millions) de km. C'est dire si le véhicule est fiable. Le modèle présenté se présente dans son état d'origine. Il s'agit d'un rare coupé Jensen, les premières P1800. Le moteur est tournant et a connu une révision récente. The P1800 is a sports car built by Volvo in the years 60-70. Swedish reliability, Italian line and many British components, that is the pedigree of a very desirable car! The first public presentation was made at the Brussels Auto Show January 16, 1960 but production did not begin until May 1961. It was at Frua, a branch of Ghia body in Turin, that the line of P1800 was born. With a nose reminiscent of the Ferrari 250 GT and a rear worthy of the Batmobile, the line of the P1800 is probably one of the most attractive of the time. The original engine was a 1.8 liter 90HP powered by a dual carburettor SU HS6. It was equipped with a manual transmission until 1963, and then enjoyed a version with electric overdrive Laycock de Normanville optional from 1963. Volvo P1800S, owned by a US holds the world record of the highest mileage registered in the Guinness Book of Records. In more than 40 years, this car has traveled more than 4,000,000 (four million) km. This model presents in very good original condition. This is a rare coupe Jensen, the first P1800. The engine is running and has seen a recent review.	18 000/20 000

350	1973 AlFA Romeo 2000 Châssis n° 2438627 même propriétaire depuis 31 ans Carte grise française Ce coupé Alfa Romeo, vendu neuf en France, a été acheté en 1983 par son propriétaire actuel, qui l'a conservé depuis et en a pris le plus grand soin. Cette voiture est donc restée entre les mêmes mains pendant 30 ans ! Une véritable histoire d'amour, avec un entretien régulier qui traduit l'attachement de son propriétaire à sa voiture. Elle comporte en effet ses carnets d'origine, ainsi qu'un volumineux dossier de factures, et l'épouse du propriétaire avait même cousu une bâche sur mesure pour cette automobile. De couleur "Bleu Hollandais", elle présente une peinture correcte et l'intérieur en simili beige clair est bien préservé. La mécanique tourne bien et répond à la réputation du fameux quatre-cylindres double arbre Alfa Romeo qui, dans cette version 2 litres, se montre puissant et souple, accompagnant les montées en régime d'une sonorité grisante. Ce coupé dessiné par Giugiaro pour Bertone est un grand classique du genre. Né en 1963 et affichant une forme pure aux lignes tendues, il était basé sur la plateforme de la berline Giulia, légèrement raccourcie, dont il reprenait les trains roulants et les quatre freins à disque. Décliné en plusieurs versions, de 1300 à 2000, il constituait un digne héritier de la légende Alfa Romeo, marque auréolée de multiples succès en compétition. Le coupé 2000 que nous présentons apportera à son nouveau propriétaire le plaisir d'une machine de race. This Alfa Romeo Coupé was sold, new, in France, to the present owner in 1983. He has since taken great care of the vehicle. The same person has owned the car for 30 years. A true love story, in which regular services and maintenance show the strength of the owner's attachment. The car still retains her original servicing booklet along with a a voluminous packet of invoices, and the owners wife even made a fitted dust sheet for her. The car is « Dutch Blue », the paintwork is acceptable and the beige leatherette upholstery is well preserved. The mechanics turn over well and live up to the reputation of the well-known 4 cylinder double overhead Alfa Romeo engine, which in this 2 litre version, proves to be both powerful and flexible. Revving of the engine is accompanied by a truly exhilarating sound. This Coupé, designed by Giugiaro for Bertone is a great classic of this type. Born in 1963 she has a pure straight line, based on the platform of the Giulia saloon, slightly shortened, whilst retaining the running gear and the four disc brakes. Declined in several versions from 1300 to 2000, this car was a worthy successor of the Alfa Romeo legend, a make that was crowned with multiple prizes in the racing world. The Coupé 2000 on show will give the future owner the pleasure of possessing a thoroughbred,	16 000/20 000

351	1966 MERCEDES BENZ 600 une étoile au sommet Châssis n° 10001212000709 Carte grise française La 600 a fêté ses 50 ans en 2013. Présentée au salon de Frankfort de 1963, la carrière de cette limousine ultra-exclusive va durer jusqu'en 1981. Pour contrer les marques les plus prestigieuses de l'époque et pour affirmer sa suprématie, le bureau d'étude de DAIMLER BENZ a réalisé un véritable manifeste technologique. Au menu, le premier V8 de la marque, doté bien sûr d'une injection, mais aussi de deux alternateurs. Avec ses deux arbres à cames en tête et une puissance de 250 ch, il « catapultait » la limousine au-delà des 200 km/h et lui permettait de réaliser le 0 à 100 km/h en moins de 10 secondes, malgré un poids de 2,4 tonnes. En plus de la boîte automatique à 4 rapports et de la climatisation, la suspension devient pneumatique. Enfin, et surtout, une centrale hydraulique, en plus de la direction et du freinage, prend en charge le contrôle des sièges, la fermeture des portes, du coffre, des vitres et éventuellement du toit ouvrant optionnel. La MERCEDES BENZ 600 présentée aujourd'hui a été restaurée en 1993 alors qu'elle avait 134000 kms dans sa livrée d'origine (Carosserie dark olive, cuir rouge). Elle possède un toit ouvrant. La voiture a effectué depuis quelques milliers de kilomètres avec son heureux propriétaire sans aucun soucis. Elle a notamment participé au Rallye du Cinquantenaire avec le Club Mercedes Benz de France. La production de la limousine courte (longueur 5,54 m) est de 2188 exemplaires. Les factures d'entretien proviennent d'un atelier spécialisé. Elles seront fournies ainsi qu'un gros dossier retraçant l'historique, à son nouveau propriétaire. Cette 600 est dans un état remarquable et tout fonctionne parfaitement bien. The 600 celebrated its 50th anniversary in 2013. Presented at the Frankfurt fair in 1963, the career of this ultra-exclusive limousine will last until 1981. To counter the most prestigious brands of the time and to assert its supremacy, DAIMLER BENZ the design office has achieved a technological manifest. On the menu, the first V8 of the brand, with an injection of course, but also two generators. With two camshafts head and a power of 250 hp, it "catapulted" the short limousine beyond 200 km / h and allowed him to make the 0 to 100 km / h in less than 10 seconds, despite weight of 2.4 tonnes. In addition to the 4-speed automatic transmission and air conditioning, the suspension becomes pneumatic. Finally, and most importantly, a hydroelectric central, in addition to the steering and braking, supports control of seats, closing the doors, trunk, windows and possibly the optional sunroof. MERCEDES 600 presented today was restored in 1993 when it had 134,000 kms in its original livery (Carosserie dark olive, red leather). It has a sunroof. The car has performed for several thousands of kilometers with its proud owner without any worries. She was involved in the Cinquantenaire Rally with the Mercedes Benz Club of France. The production of the short limo (length 5.54 m) is 2188 copies. Maintenance bills come from a specialist. These will be provided as well as a large file tracing the history of the car to its new owner. This 600 is in remarkable condition and everything works perfectly.	70 000/80 000

352	1973 FIAT DiNo 2400 Châssis n° 6051 Carte grise française Après un long "flirt" discret commencé en 1956, les deux marques italiennes Fiat et Ferrari décident cette fois d'officialiser cette liaison. Plus de raison que de passion cependant dans ces "fiançailles à l'italienne". Ferrari, désireux d'homologuer son moteur V6 pour la future formule 2, a besoin d'une alliance avec un industriel pouvant aisément répondre à cette attente. Fiat qui, de son côté, souhaite renouveler son haut de gamme, y voit l'opportunité de redorer son blason. Aux termes du contrat, les rôles sont clairement définis : Ferrari apporte un moteur (le V6 Dino), Fiat se charge de l'adapter à un châssis tandis que Pininfarina dessine le futur spider. Tout va alors très vite. Séduite par la sonorité mélodieuse du moteur, sa souplesse et ses montées en régime, la presse spécialisée ne se prive pas, en revanche, de critiquer sa tenue de route. Le coupé – carrossé cette fois par Bertone –apparaît six mois plus tard. La cylindrée passe alors de 2 l à 2,4 l, la puissance augmente de 20 ch et une suspension à roues indépendantes est montée à l'arrière. Cet exemplaire est en bon état général. Sa carrosserie est entièrement d'origine et n'a, semblerait-il, jamais été repeinte. Son intérieur d'origine est en excellent état. La mécanique est neuve (segments, chemises/pistons, coussinets…) et n'a quasiment pas roulée depuis sa réfection (dossier de factures fournis). After a long "flirt" discrete began in 1956, the two Italian brands Fiat and Ferrari decided this time to formalize this connection. More reason than passion in this " Italian Engagement ". Ferrari eager to approve its V6 engine for the future Formula 2, needs an alliance with an industry that can easily meet this expectation. Fiat, which, in turn, wants to renew its high branch sees the opportunity to improve its image. Under the contract, the roles are clearly defined: Ferrari brings an engine (V6 Dino), Fiat is attached to adapt a chassis while Pininfarina was drawing the future spider. Everything goes so fast. Too fast! If the curved and the sensual line of the spider was unanimous, too short deadlines imposed outdated technical solutions (rigid rear axle and leaf spring suspension). Seduced by the melodious sound of the engine, its flexibility, the specialized press does not hesitate, however, to criticize its handling. The coupe - this time by Bertone bodywork -apparaît six months later. The cylinder then grows 2 l to 2.4 l, power increases by 20 hp and an independent suspension is mounted to the rear. Fiat Dino, transfigured, however, are not become real sports but they finally deserve their title of Grand Touring. This copy is in good condition. His body has never been repainted and has few flaws (some "blisters" to deal with). Its original interior is in excellent condition. Mechanics is new and has rolled a few since its rebuilt(bill file provided).	15 000/20 000

353	1977 CHEVROLET CoRvette C3 Châssis n° 1Z37l75413338 Carte grise française La troisième génération de Chevrolet Corvette, inspirée du concept car Mako Shark dessiné par Larry Shinoda, fut produite de 1968 à 1982. En 1969, GM augmente la cylindrée du « small-block » de 327 ci (5,3 L) à 350 ci (5,7 L), et en 1970 le « big-block » 427 passe à 454 ci (7,4 L). Cette très belle Corvette de 1977 affiche 59 000 miles au compteur. Sa mécanique est très saine et révisée, il s'agit du V8 de 350 ci. Son intérieur d'origine est très bien conservé. C'est une voiture qui présente bien dans son ensemble, qui n'accuse aucun défaut majeur. Elle est prête à partir par la route. The third generation Chevrolet Corvette, inspired by the Mako Shark concept car designed by Larry Shinoda, was produced from 1968 to 1982. In 1969, GM increases the capacity of the "small-block" 327 (5,3, L) to above 350 (5.7 L), and in 1970 the "big block" 427 passes below 454 (7.4 L). This beautiful 1977 Corvette shows 59,000 miles on the odometer. His mechanics are very healthy and revised, this is one of the 350 V8. Its original interior is very well preserved. This is a car that looks good as a whole, which shows no major defects. She is ready to go by road	13 000/18 000
354	1980 volKsWAGeN GolF Gli Châssis n° evWZZZ15ZbK004543 Carte grise française L'histoire commence en 1976, la Golf cabriolet est élaborée comme étant le prototype qui donnera naissance en 1979 à la voiture de série développée par Karmann. Basé sur la GOLF GTI (76-84) première d'une longue lignée, le cabriolet GLI en reprend le moteur, la transmission et les freins. Cela lui donne un caractère très vivant et des performances toujours d'actualité aujourd'hui. Celle que nous présentons à un moteur 4 cylindres 1.8 110CV à injection. Elle a été très bien entretenue, elle sera livrée avec tous ses papiers (factures, carnet d'entretien, etc…). L'intérieur et la capote sont en très bon état, les sièges ont été refaits. Elle a 100871 Km au compteur. Les Golf font parties de la catégories des « young timers » qui ont un avenir certain dans le milieu de l'automobile de collection. The story begins in 1976, the Golf Cabriolet is developed as a prototype which gave birth in 1979 to car series developed by Karmann. Based on the GOLF GTI (76-84) first on a long line, the GLI cabriolet uses the engine, transmission and brakes. This gives it a lively character and performance still relevant today. One presented is a 4-cylinder 1.8 110CV injection. She was very well maintained, it will come with all his papers (bills, service book, etc ...). The interior and the hood are in very good condition, the seats have been redone. It has 100,871 Km on the odometer. Golf are part of the category of "young timers" who have a secure future in the middle of the car collection.	5 000/7 000

355	1968 FiAt DiNo 2000 Carte grise française Châssis n°135AC0002656 C'est au salon de Turin 1966 que Fiat présente un tout nouveau et superbe cabriolet deux places. Ce modèle hors norme pour la marque propose un moteur V6 en aluminium de 2 litres à 4 arbres à cames en tête d'origine Ferrari. La carrosserie a été dessinée par Pininfarina et c'est le surnom du fils d'Enzo Ferrari qui donne le nom de ce modèle : Dino. Cette vraie GT « Grand Tourisme » est dévoilée quelques mois plus tard au Salon de Genève en mars 1967. La signature Bertone se retrouve aussi sur la calandre spécifique avec le motif « nid d'abeille ». Cette signature « nid d'abeille » on la retrouve aussi sur les Lamborghini Miura ou Espada. Le coupé Dino était la Fiat la plus chère du catalogue. Notre exemplaire est l'un des très rares vendus par Fiat-France qui à l'époque livra environ 10% de la production dans l'hexagone. Ce coupé Dino 2000 fut immatriculé pour la première fois le 24 avril 1968. C'est en 1971 que son numéro d'immatriculation lui est attribué dans le Gard. L'actuelle « carte grise » remonte au 24 novembre 1989 et le titre précédent avait été attribué en 1973. Longtemps stockée mais bien conservée, notre Fiat Dino se présente dans un état général très convenable. Une révision générale sera la bienvenue pour lui faire reprendre sereinement la route. La sellerie globalement très bien conservée est en cuir avec des trous d'aération identiques à ceux que l'on trouve sur une autre voiture de chez Bertone : la Lamborghini Espada. Les assises avant sont étrangement recouvertes de tissu s'agit-il d'un changement ou d'une commande spéciale, la question reste posée. Il faut noter que les dossiers arrière sont indépendants et basculent pour pouvoir charge des longueurs importantes dans le coffre. Avec sa ligne « fastback » élégante, pure et racée, ses 4 places et le brio de sa noble mécanique, la Fiat Dino coupé est sans conteste une Grand Tourisme de très bonne facture, performante et rare qui a été oubliée mais qui mérite amplement d'être redécouverte... - Française d'origine - Jamais restaurée - Rare et belle « Grand Tourisme » - carrosserie signée Bertone This very original Dino Fiat Coupe 2000 was sold new in France. This body was resprayed years ago in red Ferrari, but the original color is the rare and elegant burgundy. The title is the same since 1989 and the car was owned by only 3 owners since 40 years. The car need recommissioning but the overall condition is good. This is a rare opportunity to buy a great and rare italian GT of the late 60'.	15 000/20 000

356	1971 PEUGEOT 504 berline 11 CV N° de série : 1312895 Dévoilée officiellement à la presse en septembre 1968, la toute nouvelle Peugeot 504 devient le modèle haut de gamme de la marque. C'est aussi la vedette du salon de Paris dès le mois suivant. Avec ses freins à disques, ses suspensions indépendantes et sa carrosserie dessinée en collaboration avec Pininfarina, la 504 est une vraie nouveauté et non une simple évolution d'un modèle précédent. Au salon 1970, la 10 CV à essence devient une 11 CV avec le moteur 1971 cc de 93 ch. Au printemps suivant, c'est l'apparition de la version break. Son succès sera si immense qu'elle est devenue une icône non seulement française, mais aussi internationale sur le continent américain et africain. Notre Peugeot 504 se présente dans un état de conservation exceptionnel avec un tout petit 39 685 km d'origine. La dernière vidange remonte au 22 juin 1976 à 37750 km. Il était prévu de changer le filtre à huile à 42 000 km mais la voiture ne les a pas encore atteints. Comme elle n'est pas équipée des sorties d'air sur les panneaux de custodes arrière, cette 504 correspond bien aux premiers exemplaires. Sa peinture bleue est celle d'origine, la voiture n'a jamais été repeinte ce qui n'est pas étonnant vu le faible kilométrage. N'ayant pas tourné depuis assez longtemps, il faudra procéder à une simple révision générale incluant la remise en route et sans doute aussi les freins et peut-être aussi l'échappement. Les pneus sont des Michelin XAS en 175 HR 14 conformes à l'origine. Toujours garée dans un garage fermé, la carrosserie est très saine et ne présente pas de traces de rouille. A l'intérieur, la sellerie se présente en très bon état. Les places arrière sont encore sous les housses en plastique transparent que Peugeot installait avant la livraison au client. On soulignera que si les assises avant ne les possèdent plus, les dossiers sous aussi sous ces mêmes housses. Le tableau de bord est d'une brillance égale à sa sortie d'usine. Ciel de toit et panneaux de portes sont aussi en superbe état. Avec le levier de vitesses au volant, le plancher est totalement dégagé. La boîte à gants de la voiture contient la boîte d'ampoules recommandée ainsi que les laissez passer annuels de son propriétaire, un praticien hospitalier. Cette 504 se révèlera sans aucun doute un excellent achat pour l'amateur éclairé, son état rare de conservation d'origine étant son meilleur atout et aussi le plus difficile à trouver. The 504 Peugeot sedan is an iconic car of the french production. Built during more than 35 years, the 504 is a great car. This one is in exceptionnal original condition with only 39685 km since new. The interior is still under plastic factory delivery car. Parked since years in a dry garage, this 504 is a rare and total rustfree car. With little work, this peugeot can become a reliable car and will be a great addition in any collection.	2 000/3 000

357	1956 CITROEN TRACTION 11b Châssis n° 438526 Carte grise française A l'époque, c'est la meilleure définition de la Citroën Traction Avant. Avec sa carrosserie monocoque très bien dessinée, ses quatre roues indépendantes et sa transmission par la traction avant, la nouvelle Citroën était partie pour une carrière de plus de vingt ans en fabrication et beaucoup plus en utilisation. C'est l'ancien collaborateur de Gabriel Voisin, André Lefebvre qui étudia ce jalon de l'histoire de l'automobile française. La Citroën «Traction Avant» est officiellement née en mai 1934 sous la forme d'une 7 cv. En ce qui concerne la 11cv fiscaux, elle est apparue quelques mois plus tard pour le Salon de Paris en deux modèles de carrosseries, une petite, appelée «11 Légère» et la «11 normale» plus longue de 20 cm et plus large de 12 cm. Mythe roulant et très confortable, la «traction» était utilisée aussi bien par le Général de Gaulle que par Pierrot le Fou ou le «Gang des traction avant». Pendant la guerre, elle fut aussi bien la voiture de la Gestapo que celle des FFI. Mais sa vraie vocation était d'être une belle voiture familiale. Elle s'acquitta fort bien de sa tache, son confort, sa fiabilité et sa ligne ont fait plaisir à de nombreuses générations. Elle est depuis très longtemps fortement ancrée dans la mémoire collective. Le Rallye de Lyon-Charbonnières fut aussi remporté, à plusieurs reprises, par une «traction». Le modèle présenté a été restauré. La carrosserie et la mécanique ont été refaites par des spécialistes. La sellerie est également neuve. At the time, this is the best definition of the Citroën Traction Avant. With its monocoque body very well designed, four-wheel independent transmission and front-wheel drive, the new Citroën was gone for over twenty-year career in manufacturing and much more in use. It's former collaborator Gabriel Voisin, André Lefebvre, who studied this French automotive history milestone. Citroen "Traction Avant" was officially born in May 1934 as a 7 hp. Regarding the tax 11HP, she appeared a few months later for the Paris Salon in two body styles, a small, called "Light 11" and "11 normal" 20 cm longer and wider than 12 cm. Rolling and very comfortable myth, "pull" was used both by General de Gaulle as Pierrot le Fou or the "Gang of front wheel drive." During the war, she was both the Gestapo car than the FFI. But his real vocation was to be a nice family car. She acquitted himself well in his task, comfort, reliability and have fun online many generations. It has long been deeply rooted in the collective memory. The Rallye Lyon-Charbonnières was also won, several times, by a "pull". The model presented has been restored. The bodywork and mechanics were done by specialists. The upholstery is also new.	9 000/11 000

358	1966 CITROEN DS 21 1ère main Châssis n° 4469031 Carte grise française Dessinée par le designer italien Flaminio Bertoni en collaboration avec André Lebfevre, ingénieur issu de l'aéronautique, cette automobile est révolutionnaire par bien des aspects. Elle est l'« attraction » du salon de l'automobile en 1955. Elle est dotée d'une ligne extrêmement audacieuse, qualifiée même de révolutionnaire, et d'un confort intérieur remarquable grâce à sa suspension hydropneumatique spécifique à la marque. La DS comporte également de nombreuses innovations technologiques qui la démarquent du monde de l'automobile de son époque en Europe : direction assistée, boîte de vitesses à commande hydraulique, freins à disque à l'avant, pivot de direction dans l'axe et, à partir des années 1968- 1969, phares pivotants et introduction de l'électronique (moteur à injection). Innovation de sécurité importante : le volant de direction monobranche, conçu pour éviter de briser la cage thoracique du conducteur en cas de choc frontal violent. Le modèle présenté est une DS 21 à carburateur. Elle a été achetée neuve par la commune de Sotteville-les- Rouen en 1966 et sera utilisée comme « voiture de fonction » par les membres de la mairie. Elle est entretenue avec beaucoup de rigueur et n'a connu qu'un petit rafraichissement de peinture au cours de sa vie. 90 600 KM certifiés! Designed by Italian designer Flaminio Bertoni in collaboration with André Lebfevre engineer from the aircraft, this vehicle is revolutionary in many ways. It is the "attraction" of the motor show in 1955. It has an extremely bold line, qualified even revolutionary, and a remarkable interior comfort thanks to its specific hydropneumatic suspension to the brand. The DS also has many technological innovations that set it apart from the automotive world of his time in Europe: power steering, hydraulic gearbox, disc brakes in the front, in the steering pivot axis, from 1968-1969 years, swivel headlights and introduction of electronic (injection engine). Important safety innovation: the stearing wheel designed to avoid breaking the chest of the driver in the event of severe frontal impact.The model presented is a DS 21 carburetor. It was bought new by the municipality of Sotteville-les-Rouen in 1966 and will be used as a "company car" by members of the Town Hall. It is maintained with great rigor and has had only little refreshment painting during his life. 90,600 KM certified.The DS was quickly adopted by executives and dignitaries and then by stars and politicians of the Republic, General de Gaulle to it the official car of the Presidency,	15 000/20 000

359	1968 LANCIA FULVI A 1300 ZAGATO Châssis n° 818362002735 Carte grise collection La carrosserie Sport naquit d'une idée d'Elio Zagato, qui avait créé déjà de très intéressantes automobiles à caractère sportif. La base est celle de la Fulvia Coupé, mais E. Zagato dessina une carrosserie moderne plus aérodynamique, comprenant des solutions stylistiques très avancées. Les 1200, ainsi que les premiers 1300, étaient équipés d'une carrosserie en aluminium, alors que les versions suivantes (1300 et 1300s 1ère série) se contentèrent des ouvrants pour des raisons de solidité et de réduction des coûts. Cette très belle Fulvia Zagato bleue nuit est en très bon état général. Elle a été entretenue régulièrement par son propriétaire qui y tient beaucoup et qui prenait beaucoup de plaisir à rouler avec. Son intérieur d'origine a été soigneusement respecté. C'est une voiture saine. Les carrosseries Zagato ont marqué leur temps et leur design écalé continueront à nous séduire. Sport body born of an idea of Elio Zagato, who had already created some very interesting cars for sporty character. The basis is a Fulvia Coupe, but E. Zagato designed a more modern aerodynamic bodywork, with very advanced stylistic solutions. 1200, and the first 1300 were fitted with bodywork all aluminum, while the following versions (1300 and 1300s 1st series) were satisfied with the doors for reasons of strength and cost reduction. This beautiful Fulvia Zagato blue night is in very good condition. It was regularly maintained by its owner who tlikes it a lot and took a lot of fun to ride. Its original interior has been carefully observed. It is a healthy car. The Zagato bodies gave their time and their quirky design will continue to seduce us.	15 000/20 000

360	1983 BMW 628 Csi Châssis n°WbAeA7104D8150577 1ère main superbe état d'origine Les fameux et splendides coupés BMW 2800 et 3,0 CS ont eu leur heure de gloire entre 1968 et 1975. Ils furent remplacés par la série 6. Les plus rares sont les 628 et 630 avec moins de 6 000 exemplaires pour chaque version. Outre leurs performances de premier plan, les luxueux coupés de la série 6 sont connus pour leur qualité de fabrication et leur confort digne des meilleures berlines. L'exemplaire présenté est une version européenne sortie de l'usine le 5 janvier 1983 et a été immatriculé en France pour la première fois le 25 février suivant. L'actuel titulaire de la « carte grise » remonte au 21 avril 1983. La raison des deux mois séparant la première date d'immatriculation de la seconde et dernière n'est pas connue. Cette pratique se voyait chez les concessionnaires qui souhaitaient faire une remise substantielle sur une voiture neuve en la vendant comme une occasion récente. Mais historiquement et à part ces deux premiers mois, on peut dire qu'il s'agit d'une « première main ». Le certificat de conformité autrement appelé le « barré rouge » est présent dans le dossier de la voiture qui comprend aussi la brochure commerciale d'époque qui participa à l'achat de la voiture ainsi que la notice d'utilisation/ carnet d'entretien. Le carnet nous apprend notamment que le compteur affichait 35 967 km le 25/09/1986 et 120 414 km le 18/01/1992. Aujourd'hui cette jeune allemande trentenaire affiche un peu moins de 230 000 km et présente un état général très convenable. La peinture métallisée est le « bleu baltique », en option notre BMW a reçu le spoiler arrière, le rétroviseur extérieur droit et la climatisation. La sellerie en velours d'un bleu assorti à la carrosserie est très conservée et ne présente pas de traces d'usure prononcées. Le tableau de bord est complet. La boîte de vitesses manuelle est à 5 rapports. Les contrôles techniques ont été faits très régulièrement en 1993, 1996, 1998, 2000, 2002, 2004 et 2006. Le dernier était donc valide jusqu'en 2008. Arrêtée et stockée depuis quelques temps, la voiture n'a pas été utilisée mais a simplement été remise en route récemment, elle devra donc bénéficier d'une révision. Conservée dans son état d'origine par son unique utilisateur, cette rare 628CSi est une digne représentante de la série 6, le haut de gamme deux portes de la firme bavaroise dans les années 80. Un must qui semble indémodable… The BMW series 6, best known under the E24 codename, is a must in the BMW history. Built during 15 years, this luxury and sporting model receive a very big commercial success. This actual car is a rare 628 Csi model with just only one owner since new. This car was ordered with the blue cloth interior, ac, rear spoiler and radio options. In good original and well preserved condition, this car is in running order and rustfree. A non missing car…	5 000/7 000
361	1971 MERCEDES BENZ 350 SL BA - 4 places révision Mercedes Benz	15 000/18 000
362	1955 Cadillac Coupé De Ville	30 000/40 000

363	1924 BUICK Roadster Entièrement restaurée	25 000/30 000
364	1947 Triumph Roadster Entièrement restaurée	25 000/30 000
365	1962 Renault dauphine	4 000/6 000
366	1985 Jag uar XJS Cabriolet LYNX Engineering	15 000/20 000

Conditions générales de vente

CONDITIONS ET INFORMATIONS DESTINÉES PRINCIPALEMENT AUX ACHETEURS

La vente est soumise à la législation française et aux conditions imprimées dans ce catalogue. Il est important que vous lisiez attentivement les pages qui suivent. Les pages qui suivent donnent également des informations utiles sur la manière d'acheter aux enchères. Notre équipe se tient à votre disposition pour vous renseigner et vous assister.

COMMISSION ACHETEUR

L'acheteur paiera au profit de Osenat, en sus du prix d'adjudication, une commission d'achat de 16,67 % HT (soit 20 % TTC) sur une tranche jusqu'à 350 000 euros et de 11 % HT (soit 13.20 % TTC) à partir de 350000 euros. Vente Live : une commission acheteur supplémentaire de 3% H.T. (3,59% TTC) sera ajoutée à cette commission.

TVA

Remboursement de la TVA en cas d'exportation en dehors de l'Union Européenne.Toute TVA facturée sera remboursée au personnes non résidentes de l'Union Européenne à condition qu'elles en fassent la demande écrite au service comptable dans un délai de 3 mois après la vente, et sur présentation de l'exemplaire 3 du document douanier d'exportation (DAU) sur lequel Osenat devra figurer comme expéditeur et l'acheteur comme destinataire. L'exportation doit intervenir dans les délais légaux et un maximum de 3 mois à compter de la date de la vente.

1. AVANT LA VENTE

Caractère indicatif des estimations

Les estimations faites avant la vente sont fournies à titre indicatif. Toute offre dans la fourchette de l'estimation basse et de l'estimation haute a des chances raisonnables de succès. Nous vous conseillons toutefois de nous consulter avant la vente car les estimations peuvent faire l'objet de modifications.

L'état des lots

Nous sommes à votre disposition pour vous fournir un rapport détaillé sur l'état des lots. Tous les biens sont vendus tels quels dans l'état où ils se trouvent au moment de la vente avec leurs imperfections ou défauts. Aucune réclamation ne sera possible relativement aux restaurations d'usage et petits accidents.

Il est de la responsabilité des futurs enchérisseurs d'examiner chaque lot avant la vente et de compter sur leur propre jugement aux fins de vérifier si chaque lot correspond à sa description. Le ré-entoilage, le parquetage ou le doublage constituant une mesure conservatoire et non un vice ne seront pas signalés. Les dimensions sont données à titre indicatif.

Dans le cadre de l'exposition d'avant-vente, tout acheteur potentiel aura la possibilité d'inspecter préalablement à la vente chaque objet proposé à la vente afin de prendre connaissance de l'ensemble de ses caractéristiques, de sa taille ainsi que de ses éventuelles réparations ou restaurations.

Exposition avant la vente

L'exposition précédent la vente est ouverte à tous et n'est soumise à aucun droit d'entrée.

Soucieuse de votre sécurité dans ses locaux, la Société Osenat s'efforce d'exposer les objets de la manière la plus sûre. Toute manipulation d'objet non supervisée par le personnel de la Société Osenat se fait à votre propre risque.

2. LES ENCHÈRES

Les enchères peuvent être portées en personne ou par téléphone ou par l'intermédiaire d'un tiers (les ordres étant dans ce dernier cas transmis par écrit ou par téléphone). Les enchères seront conduites en euros. Un convertisseur de devises sera visible pendant les enchères à titre purement indicatif, seul le prix en euros faisant foi.

Comment enchérir en personne

Pour enchérir en personne dans la salle, il est recommandé de se faire enregistrer et obtenir une raquette numérotée avant que la vente aux enchères ne commence. Vous devrez présenter une pièce d'identité et des références bancaires. La raquette est utilisée pour indiquer vos enchères à la personne habilitée à diriger la vente pendant la vente. Si vous voulez devenir l'acheteur d'un lot, assurez-vous que votre raquette est bien visible de la personne habilitée à diriger la vente et que c'est bien votre numéro qui est cité. S'il y a le moindre doute quant au prix ou quant à l'acheteur, attirez immédiatement l'attention de la personne habilitée à diriger la vente. Tous les lots vendus seront facturés au nom et à l'adresse figurant sur le bordereau d'enregistrement de la raquette, aucune modification ne pourra être faite. En cas de perte de votre raquette, merci d'en informer immédiatement l'un des clercs de la vente. A la fin de chaque session de vente, vous voudrez bien restituer votre raquette au guichet des enregistrements.

Mandat à un tiers enchérisseur

Si vous enchérissez dans la vente. vous le faites à titre personnel et nous pouvons vous tenir pour le seul responsable de cette enchère, à moins de nous avoir préalablement avertis que vous enchérissiez au nom et pour le compte d'une tierce personne en nous fournissant un mandat régulier que nous aurons enregistré.

Ordres d'achat

Si vous ne pouvez pas assister à la vente aux enchères, nous serons heureux d'exécuter des ordres d'achat donnés par écrit à votre nom. Vous trouverez un formulaire d'ordre d'achat à la fin de ce catalogue. Ce service est gratuit et confidentiel. Les lots sont achetés au meilleur prix, en respectant les autres enchères et le prix de réserve. Dans le cas d'ordres identiques, le premier arrivé aura la préférence, indiquez toujours une " limite à ne pas dépasser ". Les offres illimitées et " d'achat à tout prix " ne seront pas acceptées.

Les ordres d'achat doivent être donnés en euro.

Les ordres écrits peuvent être :

- envoyés par e-mail à contact@osenat.com
- envoyés par télécopie au numéro suivant :

00 33 (0)1 64 22 38 94

- remis au personnel sur place
- envoyés par la poste aux bureaux de la Société Osenat

Vous pouvez également donner des ordres d'achat par téléphone. Ils doivent être confirmés avant la vente par lettre, par fax ou par e-mail (voir ci-dessus). Dans le souci d'assurer un service satisfaisant aux enchérisseurs, il vous est demandé de vous assurer que nous avons bien reçu vos ordres d'achat par écrit ou vos confirmations écrites d'ordres d'achat données par téléphone au moins 24 heures avant la vente.

Enchérir par téléphone

Si vous ne pouvez être présent à la vente aux enchères, vous pouvez enchérir directement par téléphone. Étant donné que le nombre de lignes téléphoniques est limité, il est nécessaire de prendre des dispositions 24 heures au moins avant la vente pour obtenir ce service dans la mesure des disponibilités techniques.

Nous vous recommandons également d'indiquer un ordre d'achat de sécurité que nous pourrons exécuter en votre nom au cas où nous serions dans l'impossibilité de vous joindre par téléphone. Des membres du personnel sont à votre disposition pour enchérir par téléphone pour votre compte en anglais.

3. LA VENTE

Conditions de vente

Comme indiqué ci-dessus, la vente aux enchères est régie par les règles figurant dans ce catalogue. Quiconque a l'intention d'enchérir doit lire attentivement ces conditions. Elles peuvent être modifiées par affichage dans la salle des ventes ou par des annonces faites par la personne habilitée à diriger la vente.

Accès aux lots pendant la vente

Par mesure de sécurité, l'accès aux lots pendant la vente sera interdit.

Déroulement de la vente

La personne habilitée à diriger la vente commencera et poursuivra les enchères au niveau qu'elle juge approprié et peut enchérir de manière successive ou enchérir en réponse à d'autres enchères, et ce au nom et pour le compte du vendeur, à concurrence du prix de réserve.

4. APRÈS LA VENTE

Résultats de la vente

Si vous voulez avoir des renseignements sur les résultats de vos ordres d'achat, veuillez s'il vous plait téléphoner :

Osenat - Tél. 00 33 (0)1 64 22 27 62

Fax 00 33 (0)1 64 22 38 94

ou sur internet : www.osenat.com

Paiement

Le paiement doit être effectué immédiatement après la vente.

Le paiement peut être effectué :

- Par chèque en euro ;
- En espèces en euro dans les limites suivantes :
- 3 000 € pour les commerçants
- 3000 € pour les particuliers français
- 15 000 € pour les particuliers n'ayant pas leur domicile fiscal en France, sur présentation d'une pièce d'identité et d'un justificatif de domicile
- Par carte de crédit : Visa ou Mastercard
- Par virement en euro sur le compte :

Coordonnées bancaires :
HSBC FRANCE
Titulaire du compte
Osenat
5, RUE ROYALE
77300 FONTAINEBLEAU
Domiciliation : HSBC FR PARIS AUBER
Code banque : 30056
Code guichet : 00811
No compte : 08110133135
Clé RIB : 57
Identification internationale :
FR76 3005 6008 1108 1101 3313 557
SWIFT : CCFRFRPP
Siret : 44261438400018
APE : 741AO
No TVA intracommunautaire : FR 76442614384

N'oubliez pas d'indiquer votre nom et le numéro de votre bordereau d'adjudication sur le formulaire de virement.

Enlèvement des achats

Enlèvement des achats – Frais de stockage

Les achats ne pourront être enlevés qu'après leur paiement.

Tous les lots pourront être retirés pendant ou après chaque vacation, sur présentation de l'autorisation de délivrance du service comptable de Osenat.

Nous recommandons vivement aux acheteurs de prendre livraison de leurs lots après la vente.

Des frais de stockage seront facturés par Osenat aux acheteurs n'ayant pas retiré leurs achats 15 jours après la vente, à raison de :

- 10 € par jour pour un meuble
- 5 € par jour pour un objet ou un tableau

Exportation des biens culturels.

Des certificats d'exportation pourront être nécessaires pour certains achats et, dans certains cas, une autorisation douanière pourra également être requise. L'Etat français a faculté de refuser d'accorder un certificat d'exportation au cas où le lot est réputé être un trésor national. Osenat n'assume aucune responsabilité du fait des décisions administratives de refus de certificat d'exportation pouvant être prises. Sont présentées ci-dessous, de manière non-exhaustive, les catégories d'oeuvres ou objets d'art accompagnés de leurs seuils de valeur respectifs au-dessus desquels un Certificat pour un bien culturel (dit «Passeport») peut être requis pour que le lot puisse sortir du territoire français.

Le seuil indiqué entre parenthèses est celui requis pour une demande de sortie du territoire Européen, dans le cas où ce dernier diffère du premier seuil.

- Peintures et tableaux en tous matériaux sur tous supports, ayant plus de 50 ans d'âge 150.000 €
- Meubles et objets d'ameublement, tapis, tapisseries, horlogerie, ayant plus de 50 ans d'âge 50.000 €
- Aquarelles, gouaches et pastels ayant plus de 50 ans d'âge 30.000 €
- Sculptures originales ou productions de l'art statuaire originales, et copies produites par le même procédé que l'original ayant plus de 50 ans d'âge 50.000 €
- Livres de plus de 100 ans d'âge 50.000 €
- Véhicules de plus de 75 ans d'âge 50.000 €
- Estampes, gravures, sérigraphies et lithographies originales et affiches originales ayant plus de 50 ans d'âge 15.000 €
- Photographies, films et négatifs ayant plus de 50 ans d'âge 15.000 €
- Cartes géographiques imprimées ayant plus de 100 ans d'âge 15.000 €
- Incunables et manuscrits, y compris cartes et partitions (UE: quelle que soit la valeur) 1.500 €
- Objets archéologiques de plus de 100 ans d'âge provenant directement de fouilles(1)
- Objets archéologiques de plus de 100 ans d'âge ne provenant pas directement de fouilles 1.500 €
- Eléments faisant partie intégrante de monuments artistiques, historiques ou religieux (ayant plus de 100 ans d'âge) (1)
- Archives de plus de 50 ans d'âge (UE quelle soit la valeur) 300 €

(1) Pour ces catégories, la demande de certificat ne dépend pas de la valeur de l'objet, mais de sa nature.

Droit de préemption

L'Etat peut exercer sur toute vente publique d'œuvre d'art un droit de préemption sur les biens proposés à la vente, par déclaration du ministre chargé de la Culture aussitôt prononcée l'adjudication de l'objet mis en vente. L'Etat dispose d'un délai de 15 (quinze) jours à compter de la vente publique pour confirmer l'exercice de son droit de préemption. En cas de confirmation, l'Etat se subroge à l'adjudicataire.

Indications du catalogue

Les indications portées sur le catalogue sont établies par la Société Osenat Fontainebleau avec la diligence requise pour une société de ventes volontaires de meubles aux enchères publiques, sous réserve des rectifications affichées dans la salle de vente avant l'ouverture de la vacation ou de celles annoncées par la personne habilitée à diriger la vente en début de vacation et portées sur le procès-verbal de la vente.

Les indications seront établies compte tenu des informations données par le vendeur, des connaissances scientifiques, techniques et artistiques et de l'opinion généralement admise des experts et des spécialistes, existantes à la date à laquelle les dites indications sont établies.

Les informations recueillies sur les formulaires d'enregistrement sont obligatoires pour participer à la vente puis pour la prise en compte et la gestion de l'adjudication. Vous pouvez connaître et faire rectifier les données vous concernant, ou vous opposer pour motif légitime à leur traitement ultérieur, en adressant une demande écrite accompagnée d'une copie de votre pièce d'identité à l'opérateur de vente par courrier ou par email. L'opérateur de vente volontaire est adhérent au Registre central de prévention des impayés des Commissaires priseurs auprès duquel les incidents de paiement sont susceptibles d'inscription. Les droits d'accès, de rectification et d'opposition pour motif légitime sont à exercer par le débiteur concerné auprès du Symev 15 rue Freycinet 75016 Paris.

General terms and conditions of sale

CONDITIONS AND INFORMATION PRINCIPALLY FOR BUYERS

All property is being offered under French Law and the conditions printed in this volume. It is important that you read the following pages carefully.

The following pages give you as well useful information on how to buy at auction. Our staff is at your disposal to assist you.

BUYER'S PREMIUM

The purchase price will be the sum of the final bid plus a buyer's premium of 20 % inc. taxes. sur une tranche jusqu'à 350 000 euros et de 11 % HT (soit 13,20 % TTC) à partir de 350000 euros.

Live Auction : an additional buyer's premium of 3% ex. taxes (3,59 inc. taxes) will be charged by Osenat to this buyer's premium

VAT RULES

Non-European buyers may have all VAT invoiced refunded to them if they request so in writing to the accounting department within delay of 3 months of the date of sale, and if they provide Osenat with the third sample of the customs documentation (DAU) stamped by customs. Osenat must appear as shipper on the export document and the buyer as the consignee. The exportation has to be done within the legal delays and a maximum of 3 months of the date of sale.

1 - BEFORE THE AUCTION

Pre-sale estimates

The pre-sale estimate are intended as a guide for prospective buyers. Any bid between the high and the low pre-sale estimates offers a fair chance of success. It is always advisable to consult us nearer the time of sales as estimates can be subject to revision.

Condition of lots

Solely as a convenance, we may provide condition reports. All the property is sold in the condition in which they were offered for sale with all their imperfections and defects.

No claim can be accepted for minor restoration or small damages. It is the responsability of the prospective bidders to inspect each lot prior to the sale and to satisfy themselves that each lot corresponds with its description. Given that the re-lining, frames and finings constitute protective measures and not defects, they will not be noted. Any measurements provided are only approximate.

All prospective buyers shall have the opportunity to inspect each object for sale during the pre-sale exhibition in order to satisfy themselves as to characteristics, size as well as any necessary repairs or restoration.

Sale preview

Pre-auctions viewings are open to the public free of charge. Osenat is concerned for your safety while on our premises and we endeavour to display items safely so far as is reasonably practicable, Nevertheless, should you handle any items on view at our premises, you do so at you own risk.

2 - BIDDING IN THE SALE

Bids may be executed in person by paddle during the auction or by telephone, or by third person who vvill transmit the orders in writing or by telephone prior to the sale. The auctions will be conducted in euros. A currency converter wili be operated in the salesroom for your convenience but, as errors may occur, you should not rely upon it as substituts for bidding in euros.

Bidding in Person

To bid in person at the auction, you will need to register for and collect a numbered paddle before the auction begins. Proof of identity will be required.

If you wish to bid on a lot, please indicate clearly that you are bidding by raising you paddle and attracting the attention of the auctioneer. Should you be the successful buyers of any lot, please ensure that the auctioneer can see your paddle and that it is your number that is called out.

Should there be any doubts as to price or buyer, please draw the auctioneer's attention to it immediately.

We will invoice all lots sold to the name and address in which the paddle has been registered and invoices cannot be transferred to other names and addresses. In the event of loss of your paddle, please inform the sales clerk immediately.

At the end of the sale, please return your paddle to the registration desk.

Bidding as principal

If you make a bid at auction, you do as principal and we may held you personally and solely liable for that bid unless it has been previously agreed that you do so on behalf of an identified and acceptable third party and you have produced a valid power of attorney acceptable to us.

Absentee bids

If you cannot attend the auction, we will pleased to execute written bids on your behalf. A bidding form can be found at the back of this catalogue. This service is free and confidential. Lots will be bought as cheaply as is consistent with other bide and the reserves. In the event of identical bids, the earliest bid received will take precedence. Always indicate a " top limit " - the hammer price to which you would stop bidding if you vvere attending the auction yourself

" Buy " and unlimited bids will not be accepted.

Orders shall be made in euro.

Written orders may be

- sent by e-mail at contact@osenat.com
- sent by fax to the following number: 00 33 (0) 1 80 81 90 01
- hand delivered to staff on the premises
- sent by post to the offices of Osenat.

You may also bid by telephone. Telephone bids must be confirmed before the auction by letter, fax or e-mail. These as well as written bids must be received 24 hours before the auction so that we can guarantee satisfaction.

Bidding by telephone

If you cannot attend the auction, it is possible to bid on the telephone. As the number of telephone lines is limited, it is necessary to make arrangements for this service 24 hours before the sale.

We also suggest that you leave a covering bid which we can execute on your behalf in the event we are unable to reach you by telephone. Osenat Fontainebleau staff are available to execute bids for you in English.

3 - AT THE Auction

Conditions of sale

As indicated above, the auction is governed by the conditions printed in this catalogue. Anyone considering bidding in the auction should read them carefully. They may be amended by way of notices posted in the salesroom or by way of announcement made by the auctioneer.

Access to the lots during the sale

For security reasons, prospective bidders will not be able to view the lots whilst the auction is taking place.

Auctioning

The auctioneer may commence and advance the bidding at levels he considers appropriate and is entitled to place consecutive and responsive bids on behalf of the vendor until the reserve price is achieved.

4 - AFTER THE AUCTiON

Results

If you would like to know the result of any absentee bids which you may have instructed us to place on your behalf, please contact:

Osenat - Tél. 00 33 (0)1 64 22 27 62

Fax 00 33 (0)1 64 22 38 94

or: www.osenat.com

Payment

Payment is due immediatly after the sale and may be made by the following method:

- checks in euro
- cash within the following limits:
- 3.000 euros for trade clients
- 3.000 euros for French private clients
- 15.000 euros for foreign tax nationals (non trade)
- credit cards VISA and MASTERCARD
- Bank transfers should be made to:

HSBC FRANCE
Account holder :
Osenat
5, RUE ROYALE
77300 FONTAINEBLEAU
Domiciliation: HSBC FR PARIS AUBER
Code banque: 30056
Code guichet: 00811
No compte: 08110133135
Clé RIB: 57
International identification:
FR76 3005 6008 1108 1101 3313 557
SWIFT: CCFRFRPP
Siret: 44261438400018
APE 741A0
No TVA intracommunautaire: FR 76442614384

Collection of Purchases – Storage fees

Purchases can only be collected after payment infull in cleared funds has been made to Osenat.

Purchased lots will become available only afterpayment infull has been made.

Storage fees will be charged by Osenat to purchasers who have not collected their items within 15 days from the sale as follows :

- 10 € per day for furniture
- 5 € per day for object or paintings

Export

Buyers should always check whether an export licence is required before exporting. It is the buyer's sole responsibility to obtain any relevant export or import licence. The denial of any licence or any delay in obtaining licences shall neither justify the rescission of any sale nor any delay in making full payment for the lot. Osenat can advise buyers on the detailed provisions of the export licensing regulations and will submitt any necessary export licence applications on request. However, Osenat cannot ensure that a licence will be obtained. Local laws may prohibit of some property and/or may prohibit the resale of some property in the country of importation. As an illustration only, we set out below a selection of the categories of works or art, together with the value thresholds above for which a French «certificat pour un bien culturel» (also known as «passport») may be required so that the lot can leave the French territory; the thresholds indicated in brakets is the one required for an export licence application outside the EU, when the latter differs from the national threshold.

- Pictures entirely made by hand on any support and of any material, of more than 50 years of age : euros 150,000
- Furniture and objects, carpets, tapestries, clocks of more than 50 years of age : euros 50,000
- Watercolors, gouaches and pastels of more than 50 years of age euros 30,000
- Original sculptures and copies of more than 50 years of age euros 50,000
- Books of more than 100 years of age euros 50,000
- Vehicules of more than 75 years of age euros 50,000
- Drawings of more than 50 years of age euros 15,000
- Prints, lithographs and posters of more than 50 years of age euros 15,000
- Photographs, films and negatives of more than 50 years of age euros 15,000
- Printed maps of more than 100 years of age euros 15,000
- Incunabula and manuscripts (EU whatever the value is) euros 1,500
- Archaeology pieces of more than 100 years of age, originating directly from excavations (1)
- Archaeology pieces of more than 100 years of age, not originating directly from excavations euros 1,500
- Parts of Historical, Religious or Architectural monuments of more than 100 years of age (1)
- Archives of more than 50 years of age (EU whatever the value is) euros 300

(1) Application for licence for these categories is subject to the nature of the item.

Preemption right

The French state retains a preemption right on certain works of art and archives which may be exercised during the auction.

In case of confirmation of the preemption right within fifteen (15) days from the date of the sale, the French state shall be subrogated in the buyers position.

Catalogue descriptions

OsenatOsenat shall exercise such due care when making express statements in catalogue descriptions, as amended by any notices posted in the salesroom prior to the opening of the auction or by announcement made by the auctioneer at the beginning of the auction and noted in the minutes of the sales, as is consistent with its role of an auction house and in the light of the information provided to it by vendor, of the scientific, technical and artistic knowledge, and the generally accepted opinions of relevant experts, at the time any such express statement is made.

Photos : Michel Bury
Conception / réalisation : Osenat